



**You have downloaded a document from
RE-BUS
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: Figura mostu w kulturowym obrazie Stambułu

Author: Barbara Klimek

Citation style: Klimek Barbara. (2020). Figura mostu w kulturowym obrazie Stambułu. Praca doktorska. Katowice : Uniwersytet Śląski

© Korzystanie z tego materiału jest możliwe zgodnie z właściwymi przepisami o dozwolonym użytku lub o innych wyjątkach przewidzianych w przepisach prawa, a korzystanie w szerszym zakresie wymaga uzyskania zgody uprawnionego.



UNIWERSYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Uniwersytet Śląski w Katowicach
Wydział Humanistyczny
Instytut Nauk o Kulturze

mgr Barbara Klimek

Figura mostu w kulturowym obrazie Stambułu

Praca doktorska napisana pod kierunkiem
prof. dr hab. Aleksandry Kunce

Katowice 2020

Spis treści

Wprowadzenie	5
Miasto wielu imion.....	5
Historia kontaktów a współczesny dyskurs.....	8
Figura mostu w kulturowym obrazie Stambułu	10
Strategia badawcza.....	13
Stan badań i dostępność materiałów źródłowych.....	17
Struktura pracy	22
Rozdział I.....	25
Most rzeczywisty i figura mostu	25
Most – budowla inżynierska.....	25
Most – etymologia.....	27
Most jako narzędzie w prowadzeniu działań wojennych	29
Symboliczne znaczenie mostu.....	32
Figura	39
Figura mostu.....	41
Figura mostu a Stambuł.....	46
Rozdział II	49
Mosty w przestrzeni miejskiej Stambułu.....	49
Mosty w przestrzeni miejskiej Stambułu	51
Pierwszy Most Bosforski.....	53
Most Mehmeda Zdobywcy (Drugi Most Bosforski)	57
Most Sułtana Selima Groźnego	57
Tunel kolejki Marmaray	58
Tunel samochodowy Eurazja	60
Złoty Róg – Most Galata	61
Promy pływające po Bosforze – <i>vapur</i> lar.....	62
Lotnisko Stambulskie – Nowe Lotnisko	64
Kanał Stambulski	66
Rozdział III	70
Stambuł jako most między Wschodem a Zachodem	70
Stambuł jako most	71
Imiona miasta	74
Miasto-most.....	83
Bosfor	91

Westernizacja, projekt modernizacyjny	98
Przybysze z Zachodu i mieszkańcy Wschodu	106
Nostalgia, <i>hüzün</i> i imiona miasta	112
„Jestem ofiarą geografii” – Brodski w Stambule	117
Most między Wschodem a Zachodem	120
Rozdział IV	123
Proces modernizacji jako budowanie mostu	123
Imperium Osmańskie – próby modernizacji	125
Mahmud II – reformatorski most do Europy	126
Reformy Tanzimatu	127
Most do nowoczesności – koleje żelazne	131
Koleje żelazne w Turcji	133
Orient Express – kolejowy most łączący Sztambuł z Europą	137
Kolej bagdadzka	139
Dworzec Sirkeci	141
Dworzec Hajdarpasza	144
Kino tureckie jako narzędzie modernizacji	153
Zbrodnie nad Bosforem – kryminały w Stambule	156
Kryminały i Sztambuł	158
Morderstwo w Orient Expressie, czyli królowa kryminału w podróży	159
Ekranizacje <i>Morderstwa w Orient Expressie</i>	165
Adaptacja Sidneya Lumeta z roku 1974	166
2017 – <i>Morderstwo w Orient Expressie</i> w reżyserii Kennetha Branagha	167
Sztambuł w filmach sensacyjnych	169
<i>Pociąg do Sztambułu</i> Grahama Greene’a – pociąg jako most	173
Koniec podróży – Sztambuł	178
Mostem jest Sztambuł czy pociąg do niego? – Turcja i Sztambuł w czasie II wojny światowej	179
<i>Ostatni pociąg do Sztambułu</i> – bohaterstwo tureckich dyplomatów	183
Dyskurs i rzeczywistość	186
Rozdział V	192
Most jako rozdarcie	192
Imigranci w Stambule	193
Przymusowe wyjazdy ze Sztambułu – niechciane mniejszości	194
Uchodźcy w Stambule	200
Almanci – niemieccy Turcy i Niemcy pochodzenia tureckiego	204
Most nad Żółtym Rogiem – po której stronie mostu jestem?	210
Fatih Akin – opowieści o rozdarcu	221

<i>Głową w mur</i> – między Hamburgiem a Stambułem	222
Skąd jesteś?	225
Przekraczając most – muzyka w Stambule (film <i>Życie jest muzyką</i>)	226
Necla Kelek – ojczyzna to nie miejsce	230
Stambuł – miasto pośrodku mostu	234
Przestrzeń „pomiędzy”	237
Podsumowanie	239
Streszczenie	261
Summary	263

Wprowadzenie

Miasto wielu imion

Stambuł, położony na dwóch brzegach cieśniny Bosfor, jest miastem o bardzo bogatym obrazie kulturowym. Niezwykła różnorodność dotyczy wszystkich poziomów funkcjonowania miasta, z łatwością można ją odnaleźć zarówno w historii, kulturze, narodowej, etnicznej, religijnej, językowej rzeczywistości, w tradycji, obyczaju i zwyczaju tego miasta, jak i w sferze symbolicznej. Metafory, mity i figury, którymi obrósł Byzantion/Konstantynopol/Stambuł na przestrzeni ponad 2500 lat osadnictwa na tym terenie, są niezliczone, a równocześnie stosunkowo łatwe do zidentyfikowania, powszechnie znane, a nawet wyraźnie widoczne we współczesnym codziennym życiu.

Byzantion – Konstantynopol – Stambuł od początku swojego istnienia postrzegany był jako most i równocześnie faktycznie był swoistym mostem, miejscem spotkania, punktem docelowym oraz wyznacznikiem wartości i aspiracji. Miasto zawdzięcza to zupełnie wyjątkowemu położeniu, na styku mórz i kontynentów, na półwyspie oblewanym z trzech stron przez wodę. Pierwsze powstałe na tym terenie miasto, Byzantion, zostało najprawdopodobniej założone w VII wieku p.n.e. przez Greków z Megary pod przewodnictwem Byzasa, na europejskim brzegu Bosforu. Była to bardzo fortunna lokalizacja, ponieważ od trzech stron, północy, wschodu i południa, obszar ten oblewały morza (odpowiednio zatoka Złoty Róg, cieśnina Bosfor i morze Marmara). Dzięki temu fortyfikacje zabezpieczające miasto trzeba było postawić jedynie od strony zachodniej. Miasto położone było również na przecięciu licznych szlaków handlowych, co dawało mu ogromną przewagę gospodarczą. Z północy przewożono wtedy bursztyn, futra, metal i drewno, znad Morza Śródziemnego m.in. oliwę, zboża, len i papirus, przechodził wtedy również istotny szlak handlowy między Europą a Azją¹. W naturalny sposób było to miejsce, w którym przecinały się drogi oraz interesy osób, grup i kultur, które umożliwiało przekazywanie wiedzy, technologii, informacji o tradycjach i kulturze przybyszów z różnych stron świata.

W IV wieku n.e. cesarz rzymski Konstantyn Wielki uczynił z Byzantionu nową stolicę imperium, Nowy Rzym, i nadał jej swoje imię – Konstantynopol (dosłownie „Miasto Konstantyna”, gr. *Κωνσταντινούπολις*, łac. *Constantinopolis*). Uroczysta inauguracja miasta

¹ J. Herrin, *Bizancjum: niezwykle dziedzictwo średniowiecznego imperium*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2009, s. 25.

występującego od tej pory w nowej roli, stolicy cesarstwa, odbyła się w roku 330 n.e. Miasto, podobnie jak prawdziwy Rzym, położone było na siedmiu wzgórzach i podzielone na 14 dzielnic². Dla Konstantyna Wielkiego założenie nowej stolicy, Nowego Rzymu, było dowodem potęgi własnej i państwa, którym rządził, ostatecznym jej nazwaniem. Tak jak o Rzymie mówiono po łacinie *Urbs* – „Miasto”, tak o Konstantynopolu w średniowieczu zamieszkujący je Grecy mówili po prostu „Miasto”, (gr. *ἡ Πόλις*, transliteracja: *Polis*).

Od VII wieku n.e. przez cały okres średniowiecza Konstantynopol stanowił swoiste przedmurze chrześcijaństwa, już w tamtym okresie podjęte zostały pierwsze próby zdobycia Konstantynopola przez Arabów, skutecznie wcielających w życie świeżą jeszcze ideę podboju świata przez wyznawców islamu, czyli dżihadu. Nowa stolica cesarstwa przez stulecia przyćmiewała wszystkie inne chrześcijańskie miasta. Mimo wielu prób jej zdobycia przez najeźdźców z różnych stron i wielu proveniencji, przez wieki z kolejnych najazdów Konstantynopol wychodził obronną ręką. Był strategicznym punktem na mapie chrześcijaństwa, które od czasu śmierci Konstantyna Wielkiego w 337 roku zyskało status religii państwowej cesarstwa. Dzięki wyjątkowej lokalizacji oraz doskonałym fortyfikacjom, mieszkańcom miasta wielokrotnie udawało się odpierać ataki. Wierzano, że miastu sprzyjają również siły nadprzyrodzone, a znajdujące się w nim relikwie Matki Bożej miały przyczynić się do sprawowania przez nią specjalnej opieki nad miastem. Z tego powodu miasto nazywane było również *Theotokopolis* – miasto Bogurodzicy (gr. *Theotokos/Θεοτόκος*). Nazwa ta została nadana miastu po odparciu ataku na Konstantynopol połączonych sił Awarów, Słowian i Persów w roku 626, kiedy to na czele obrońców miała stanąć postać Marii Panny³. Również sukcesy w odpieraniu innych ataków przypisywane były wstawiennictwu Matki Boskiej, m.in. odparcie arabskiego oblężenia w latach 674-678 oraz 717-718, Bułgarów w IX i X wieku, czy Rusów w wiekach IX, X i XI. Paradoksalnie Konstantynopol zdobyli i złupili dopiero chrześcijanie – uczestnicy czwartej wyprawy krzyżowej, na skutek której w Konstantynopolu na ponad pół wieku ustanowione zostało Cesarstwo Łacińskie. Najeźdźcy dostali się do miasta jednak od strony morza, używając podstępów. Postawiony w V wieku n.e. mur obronny pozostał nienaruszony. Bizantyjscy cesarze wrócili do nadbosforskiej siedziby w roku 1261, by sprawować z niej rządy do połowy XV wieku, Konstantynopol nigdy jednak nie powrócił już do dawnej świetności.

Równocześnie to właśnie tutaj, w tej niezwykłej lokalizacji, spotykały się nie tylko ambicje różnych władców i wizje świata oparte na różnych wierzeniach religijnych. Dochodziło

² Ibidem, s. 26.

³ Ibidem, s. 37.

tu także do faktycznego spotkania i wymiany wiedzy oraz technologii, niezależnie od często wrogiego kontekstu tych spotkań. Doskonałym przykładem obszaru takiej wymiany może być technika wojenna, którą zapożyczały od siebie poszczególne armie i państwa, toczące ze sobą wojny. Już w VII wieku, podczas próby zdobycia Konstantynopola przez Arabów, wzajemne wpływy związane z techniką prowadzenia działań wojennych, zadecydowały o tym jak wyglądała próba zdobycia oraz obrona miasta. Atakujący Konstantynopol Arabowie wykorzystywali umiejętności żeglarskie, które przejęli od podbitych wcześniej lewantyńskich chrześcijan. Dzięki temu ich natarcie od strony morza miało równą skuteczność co działania morskiej armii Bizantyjczyków. „Płynny ogień”, który zadecydował w tej walce o zwycięstwo Bizancjum był z kolei wynalazkiem udoskonalonym na bazie technologii stosowanej wcześniej na Bliskim Wschodzie⁴. Przykład ten pokazuje, że Konstantynopol był równocześnie punktem ścierania się i spotkania, walki i wymiany, rywalizacji i doskonalenia. Był zarówno punktem łączącym, miejscem spotkania, jak i wyznacznikiem podziału, granicą inności. Od początku istnienia Konstantynopol stanowił most – z jego jednoczącymi, łączącymi i oddzielającymi funkcjami. Dotyczy to nie tylko sfery wojskowości, lecz wielu innych, w tym, może przede wszystkim, budowania tożsamości poszczególnych grup. Jak zauważa Judith Herrin, specjalizująca się w dziejach Bizancjum, tożsamość obu stron konfliktu – Bizantyjczyków z jednej strony, Arabów, a potem Turków z drugiej – budowana była w procesie wzajemnego kontaktu, poprzez określenie drugiej strony, możliwe było nazwanie własnej grupy⁵. Prowadzone wojny, negocjacje, wymiana handlowa i kulturowa umożliwiły powstanie tożsamości obu grup/państw. To kolejny efekt istnienia mostu i połączenia, punktu stycznego – choć powstałe na skutek kontaktu tożsamości były przeciwne sobie i wrogie, a efekty tej wrogości i odrębności możemy obserwować również w we współczesnym świecie.

Dla Arabów, a potem Turków, zdobycie Konstantynopola było logiczną konsekwencją założenia, że islam jest następcą judaizmu i chrześcijaństwa. Było to po prostu miasto, którym należało zawładnąć⁶. W wymiarze politycznym następstwo to mogło oznaczać przejęcie starożytnych wzorców związanych ze sprawowaniem władzy politycznej. W 1453 roku, po długim oblężeniu i trwających jeszcze dłużej przygotowaniach do niego, Konstantynopol zdobyły wojska osmańskiego władcy Mehmeda II. Ostatni cesarz bizantyjski, Konstantyn XI do końca toczących się walk zachęcał mieszkańców Konstantynopola do aktywnej obrony i sam zginął podczas oblężenia. Wcześniej nie udało mu się pozyskać dla miasta wsparcia ze

⁴ R. Crowley, *1453 - upadek Konstantynopola*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2013, s. 25.

⁵ J. Herrin, *Bizancjum*, op. cit., s. 377.

⁶ Ibidem, s. 13.

strony chrześcijańskiego Zachodu, do Konstantynopola przybyły jedynie pojedyncze statki wojsk sojuszników, ze stosunkowo niewielkim wsparciem. Data 29 maja 1453 r. stała się i jest do dzisiaj kolejnym symbolicznym mostem, znaczącym istotną cezurę w światowej historii. Sposób postrzegania tego wydarzenia pokazuje doskonale jak bardzo moment połączenia, most rozumiany jako fragment wspólnej historii, może dzielić. Dla Turków osmańskich zdobycie Konstantynopola otworzyło nową epokę, w którą po tym wielkim zwycięstwie weszło Imperium. Dla chrześcijan, nie tylko zamieszkujących Konstantynopol, lecz wszystkich, jest to historyczny upadek Konstantynopola, ostateczny koniec Cesarstwa Wschodniorzymskiego. Równocześnie, co warto podkreślić, Konstantynopol jako nazwa miasta funkcjonowała oficjalnie do czasów Republiki Tureckiej. Sama nazwa „Stambuł” wzięła się najprawdopodobniej również od starogreckiego wyrażenia *στην Πόλη* (*stim boli*), oznaczającego „do Miasta”. Oficjalnie nazwa „Stambuł” (tur. *İstanbul*) jest jedyną używaną dopiero od roku 1930, kiedy zakazano stosowania popularnej do tego czasu nazwy Konstantynopol. Rząd turecki zwrócił się wtedy do władz innych państwa z prośbą o stosowanie tureckich nazw również innych miast w Republice Turcji. Temat funkcjonujących w przeszłości i obecnie nazw miasta zostanie rozwinięty w Rozdziale I.

Historia kontaktów a współczesny dyskurs

Jak pokazano, obiegowe opinie dotyczące islamu i muzułmanów mają w Europie, czy szerzej, w społecznościach chrześcijańskich, długą historię i wywodzą się zakorzenionych historycznie stereotypów. Podobnie sytuacja ma się po drugiej stronie – uproszczone, wspierane przez rządzących negatywne sądy na temat chrześcijan powstawały we współzawodniczących z nimi społecznościach muzułmańskich. Obrazy te były tworzone po obu stronach, co jest zrozumiałe w obliczu walki, prowadzenia działań wojennych. Rządzącym było na rękę, żeby ich poddani pałali niechęcią do wojennych wrogów. Przez wieki tożsamość jednej grupy powstawała w oparciu o zaprzeczanie/kontakt z grupą drugą.

Układ sił militarnych, a co za tym szło gospodarczych i politycznych, był zmienny. Dominujące dotychczas Imperium Osmańskie, które szczyt swojej potęgi osiągnęło w XV wieku, stopniowo przestawało nadążać za dynamicznie rozwijającą się w wielu dziedzinach, Europą. Procesom modernizacyjnym i westernizacji, która stanowi istotny element historii Imperium Osmańskiego i współczesnej Turcji, przyjrzymy się bliżej w Rozdziale IV niniejszej dysertacji.

Ówczesne procesy związane z budowaniem tożsamości grup przekładają się na współczesność i codzienne życie społeczeństw. Dzieje się tak pomimo faktu, że większość mieszkańców Europy, czy szerzej Zachodu, nie musi na co dzień doświadczać i prowadzić działań wojennych. Równocześnie wiele społeczeństw tradycyjnie muzułmańskich pochłoniętych jest przez konflikty zbrojne w regionie, coraz częściej również krwawe konflikty wewnętrzne, wiele państw, w których dominuje populacja muzułmańska zmagają się z głębokim kryzysem gospodarczym, biedą, zapóźnieniem cywilizacyjnym. Uproszczone przekazy medialne pojawiające się w poszczególnych krajach przyczyniają się do pogłębiania przepaści między przedstawicielami religii i odrębnych kręgów kulturowych. Dziennikarskie i polityczne gonienie za sensacją uniemożliwia realizację celu, którym w tym przypadku byłaby merytoryczna dyskusja i próba rozwiązywania problemów w skali globalnej. Oparty na uproszczonych obrazach osąd prowadzi do pojawiania się wrogich postaw i nasilania się dyskryminacji. Podobnie jak przed wiekami, zjawisko to jest równie aktualne po obu stronach symbolicznego mostu – tożsamość w niemal identyczny sposób tworzona jest w oparciu o zaprzeczenie, obraz „Innego” pojawiający się po drugiej stronie. Problem ten nasilił się szczególnie po nowojorskich zamachach z 11 września 2001 r. i kolejnych atakach terrorystycznych, a także kolejnych odsłonach „wojny z terroryzmem”, stanowiących ich następstwo. Dialog międzykulturowy, czy w tym wypadku międzyreligijny, choć prowadzony często z dużymi sukcesami i otwartością, ginie często wśród doniesień o zaostrzaniu się różnic i konfliktów.

Na temat nieobiektywnego i negatywnie nacechowanego przedstawiania poszczególnych grup powstało wiele opracowań, często koncentrujących się na poszczególnych środkach masowego przekazu, jak np. wydana w 2006 roku książka autorstwa Johna E. Richardsona (*Mis) Representing Islam. The racist and rhetoric of British broadsheet newspapers* czy badanie zrealizowane w ramach wspólnego projektu medialnego Uniwersytetu Cambridge i telewizji Aljazeera⁷. W Wielkiej Brytanii, gdzie społeczność muzułmańska liczy ponad 2,5 miliona osób i stanowi poniżej 5% społeczeństwa, już w 2015 roku stwierdzono, że sposób przekazywania wiadomości w mediach mainstreamowych przyczynia się do wzrastania atmosfery wrogości w społeczeństwie⁸. Wiele osób, tak w Wielkiej Brytanii, Europie, jak i w Polsce, stawia znak równości między islamem a terroryzmem, nie zastanawiając się nad tym

⁷A. Safdar A., *UK: Poor reporting, media illiteracy fuel Islamophobia*, <https://www.aljazeera.com/news/2016/03/uk-poor-reporting-media-illiteracy-fuel-islamophobia-160329161759712.html>, dostęp: 15.04.2019 r.

⁸ Ibidem.

głębiej. Media – przez swój uproszczony, oparty na stereotypach i często uprzedzeniach, sposób przekazywania informacji – tylko pogłębiają ten przekaz.

Jak pisze Aleksandra Świdorska w raporcie *Postawy wobec mniejszości muzułmańskiej w Polsce: Raport z badań sondażowych dotyczących mowy nienawiści* wydanym w 2015 r. przez Centrum Badań nad Uprzedzeniami, mimo że obecność muzułmanów w polskim społeczeństwie jest prawie niezauważalna⁹, jest to równocześnie najbardziej nie lubiana grupa religijna¹⁰. Autorka zauważa, że było to szczególnie widoczne w kontekście tzw. kryzysu uchodźczego w roku 2015 i komentarzy, które pojawiały się na ten temat w przestrzeni publicznej. Dyskurs tworzony przy okazji posługiwania się obrazami takimi jak most między Wschodem a Zachodem, Azją a Europą, islamem a chrześcijaństwem również współcześnie opiera się na stereotypach i uprzedzeniach. Media, które w pogoni za czytelnikiem operują językiem przesadnie upraszczającym, zamiast wyjaśniającym, w ogromnym stopniu przyczyniają się do wzmacniania nieporozumień i promowania niechętnych postaw, a nawet agresywnych zachowań wobec osób różniących się od grupy większościowej, lokalizowanych „po drugiej stronie mostu”. Prowadzi to do sytuacji, gdy istnieje połączenie, most, jest ono jednak kontrproduktywne, zamiast łączyć, dzieli.

Figura mostu w kulturowym obrazie Stambułu

Na tle bardzo krótko zarysowanej powyżej historii miasta oraz rzeczywistych i dyskursywnych podziałów, które są z nim związane, nie jest zaskakujące, że dominującą w dyskursie dotyczącym Stambułu figurą jest figura mostu. Pojawia się ona w wielu kontekstach – spotkania Wschodu i Zachodu, islamu i chrześcijaństwa, Europy i Azji, kultur, języków, tradycji, obyczajów, kuchni. Dotyczy zarówno historii i tradycji, jak i współczesności. Posługują się nią obcokrajowcy i mieszkańcy miasta, pisarze, podróżnicy, publicyści, artyści, badacze, przewodnicy turystyczni i autorzy przewodników turystycznych. Konstantynopol/Stambuł równocześnie jest mostem (pełni funkcje mostu) i postrzegany jest jako most (symbolicznie, metaforycznie). Równie istotne w tym dyskursie są realne mosty i

⁹ Zamieszkujący Polskę w 2011 roku muzułmanie znaleźli się w zbiorczej kategorii „inni”, obejmującej mniejszości narodowe. Kategoria ta łącznie objęła 0,15% społeczeństwa, patrz: A. Świdorska, *Postawy wobec mniejszości muzułmańskiej w Polsce: Raport z badań sondażowych dotyczących mowy nienawiści*, Centrum Badań nad Uprzedzeniami, Warszawa 2015.

¹⁰ A. Świdorska, *Postawy wobec mniejszości muzułmańskiej w Polsce: Raport z badań sondażowych dotyczących mowy nienawiści*, Centrum Badań nad Uprzedzeniami, Warszawa 2015, dokument elektroniczny, (http://cbu.psychologia.pl/uploads/images/foto/HS2014_PostawyWobecMniejszo%C5%9BciMuzu%C5%82ma%C5%84skiejWPolsce_A%C5%9Awiderska.pdf), dostęp: 3.04.2019 r., s. 1.

innego typu połączenia, infrastruktura związana z przemieszczaniem się między kontynentami, co symboliczny wymiar mostu – między kulturami, religiami, dyskursami.

Punktem wyjścia prowadzonych badań jest teza mówiąca, że w kulturowym obrazie Stambułu figura mostu jest tropem pierwotnym i dominującym. To od niej zaczyna się tworzenie obrazu miasta, to na niej kończy się każda próba jego opisanie, niezależnie od tego czy jest to próba literacka, artystyczna, urbanistyczna czy polityczna. Równocześnie figura mostu, choć jej pierwotne znaczenie i funkcja dotyczą łączenia, spotkania, komunikacji jest nadużywana – co powoduje wypaczenie jej pierwotnej funkcji. Zamiast łączyć – oddziela, zamiast umożliwiać spotkanie, uniemożliwia kontakt, zamiast wspierać komunikację – utrudnia porozumienie. Można wyróżnić kilka aspektów zjawiska, w którym dominująca rola figury mostu w kulturowym obrazie Stambułu i sposoby jej wykorzystywania, powodują wypaczenie jej pierwotnej funkcji.

Po pierwsze: most jest dominującą figurą w kulturowym obrazie Stambułu na przestrzeni wieków – pojawia się w licznych tekstach i obrazach związanych z miastem. Figura mostu determinuje konkretne spojrzenie na miasto, jako miasto graniczne, łączące dwa światy, dwie przestrzenie, lecz równocześnie znajdujące się w odmiennej i ściśle określonej przestrzeni i porządku. Dotyczy to spojrzenia zarówno przybyszów, jak i mieszkańców miasta. Mosty przebiegają nie tylko między współczesnymi sobie przestrzeniami, grupami ludzi i zjawiskami. Ponieważ Bizancjum/Konstantynopol/Stambuł jest palimpsestem, powstającym przez tysiące lat, połączenie dotyczy również poszczególnych warstw tekstu miasta – wczoraj ukrytych, a dziś przebijających się na powierzchnię.

Po drugie, pojawienie się figury mostu wynika z charakteru samego miasta, jego położenia geopolitycznego, historii, jednocześnie funkcjonowanie figury mostu determinuje jego charakter. Jest to proces, który działa w dwie strony – most i figura mostu są równocześnie przyczyną i skutkiem. Miasto postrzegane jako most, jako przestrzeń wytyczania mostów, rozwija się w ramach zarysowanych przez tę dyskursywną figurę.

Po trzecie, to przede wszystkim przybysze tworzą pierwotny obraz zbudowany wokół figury mostu, mieszkańcy korzystają z niego, odnoszą się do niego, utożsamiają się z nim. Obraz ten oparty jest nie na połączeniu, współnocie i komunikacji, lecz na podziale. To inność, wyjątkowość miasta z perspektywy przybyszów tworzy jego specyficzny charakter, to nie istniejące podobieństwa, a oddzielenie jest interesujące i warte opisanie. Funkcjonujące kategorie inności mają korzenie przede wszystkim w zarysowanym ostatecznie w wieku XV podziale na chrześcijański Zachód i muzułmański Wschód. Jednak stosowanie figury mostu

wobec Stambułu pojawia się już wcześniej, ze względu na jego położenie geograficzne i geopolityczne – na styku szlaków handlowych i politycznych interesów.

Po czwarte, dominacja figury mostu ma działanie przeciwne od pierwotnego – mimo że mówi o połączeniu, komunikacji, tak naprawdę przede wszystkim dzieli, pozwala określać różnice, własną tożsamość i wynikające stąd granice. Dzięki temu, że znajdują się w sąsiedztwie mostu, obie strony mogą wyraźniej określić własną tożsamość – nazwać to kim są, poprzez wyraźne stwierdzenie kim na pewno nie są. Mogą jednoznacznie utożsamiać się z jedną ze stron mostu.

Niezależnie od punktu wyjścia i własnego pochodzenia, twórcy, politycy, urbaniści zajmujący się Stambułem obrazują go jako most – awersem tej figury jest połączenie, kontakt i komunikacja, rewersem – podział, oddzielenie i brak komunikacji. Celem niniejszej rozprawy jest przeanalizowanie w jaki sposób mówi się i pisze o Stambule, jak Stambuł przedstawiany jest w filmie, w źródłach internetowych. Jak figura mostu wykorzystywana jest w dyskursie politycznym i jak przekłada się na życie mieszkańców miasta, jak tworzony jest szerszy obraz miasta. Przyjrzenie się temu w jaki sposób Zachód przedstawia Stambuł jako Wschód, jak przedstawiany jest kulturowy obraz Stambułu i jakie są sposoby jego konstruowania w oparciu o symbole, figury, metafory, ze szczególnym naciskiem na dominującą w tym obrazie figurę mostu. Następnie figura mostu zostanie poddana krytyce, opartej przede wszystkim na wcześniejszej analizie tekstów – pokazane zostaną istotne funkcje, które spełnia oraz obszary, w których jej funkcjonowanie przynosi efekty odwrotne od zamierzonych (a co najmniej deklarowanych). Miasto pokazane zostanie jako palimpsest – tekst składający się z wielu warstw nakładających się na siebie w czasie i przestrzeni, widocznych częściowo, znaczenie których zostaje często wypaczone na skutek przysłaniania istniejących treści i znaczeń przez kolejne.

Specyficzne położenie geograficzne Stambułu i jego bogata historia, znaczenie polityczne, kulturowe, religijne, które jest jego udziałem determinują powstawanie bogatego zestawu wszelkiego rodzaju tekstów kultury związanych z życiem w mieście, odwiedzaniem go, napadaniem nań, broniением go, zakorzenieniem w nim i wykorzenieniem z niego, spotkaniami, które stają się przyczyną głębszego poznania i współpracy lub też wrogości. Figura mostu zostanie przedstawiona w kontekście rzeczywistych funkcji mostu(ów), spotkania Wschodu z Zachodem, dyskursu (zarówno pod kątem krytyki dyskursu orientalistycznego, jak i przyjrzenia się temu jakie stanowisko przyjmują przedstawiciele dyskursu lokalnego), projektu modernizacyjnego („mostu do nowoczesności”), który jest niezwykle istotnym

elementem tureckiej/stambulskiej rzeczywistości w ostatnich 200 latach oraz powstania i funkcjonowania w Turcji kolei żelaznych oraz dworców kolejowych.

W prowadzonych badaniach brana pod uwagę będzie przede wszystkim perspektywa zachodnioeuropejska czy szerzej zachodnia. Obraz ten uzupełniony zostanie o podstawowe, zazwyczaj wchodzące w dyskusję z zachodnią wizją, pozycje tureckie – stanowiące krytykę zarówno tureckiej rzeczywistości, jak i zachodniego dyskursu na jej temat.

W pracy pokazane zostanie to, jak przejawia się i funkcjonuje figura mostu w kulturowym obrazie Stambułu, w odniesieniu również do dziejów Konstantynopola, a nawet Byzantionu, pierwszego miasta powstałego na tym terenie. Głębsze spojrzenie poświęcone zostanie również temu, w jaki sposób figura mostu prowadzi może nie tylko do łączenia i budowania połączeń, lecz również do rozdzielania i wprowadzania podziału, oddalania. Kolejnym analizowanym zagadnieniem będzie to, jak figura mostu i istnienie realnego połączenia/mostu/komunikacji może powodować zagubienie osób i grup ludzkich, a nawet rozdarcie między poszczególnymi miejscami, punktami w przestrzeni/stronami mostu. Pokazane zostanie, że nadużywana w przypadku dyskursu dotyczącego Stambułu figura mostu prowadzi częściej do wzmocnienia podziałów, ugruntowania wyjściowych założeń, nawet jeżeli nie są słuszne, a nie do ich falsyfikacji.

Strategia badawcza

Badania związane z niniejszą rozprawą prowadzone były w oparciu o narzędzia pochodzące z kilku dziedzin związanych z obszarem badań nad miastem. Przyjęta perspektywa wpisuje się w kulturowe studia miejskie i perspektywę interdyscyplinarności badań nad miastem¹¹. Jak zauważa Ewa Rewers, dziedzina badań nad miastem nie jest nadal ściśle określona i zamknięta w jednej metodologii, a wiedza na temat miasta nadal pozostaje fragmentaryczna i poddana naukowym narzędziom poszczególnych dyscyplin¹². Wykorzystane zostały w szczególności narzędzia wykorzystywane przez kulturowe studia miejskie, lecz również geopoetykę, literaturę porównawczą i antropologię miejsca.¹³

Badania prowadzone były więc nie nad samym miastem, a nad wyobrażeniem o nim, nad dyskursem na jego temat, przefiltrowanym przez pryzmat figury mostu, jako wyobrażenia

¹¹ Por. E. Rewers, *Wstęp*, w: *Kulturowe Studia Miejskie. Wprowadzenie*, red. E. Rewers, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa 2014.

¹² E. Rewers, *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Wydawnictwo Universitas, Kraków 2005, s. 30.

¹³ R. Koschany, *Interpretacje*, w: *Kulturowe Studia Miejskie*, op. cit., s. 269.

najczęstszego, a wręcz dominującego. Przeprowadzona analiza dotyczy zarówno tradycyjnych tekstów – publikacji książkowych, artykułów, albumów, jak i filmów, wystaw, happeningów, manifestacji, organizacji, jak również samej przestrzeni miasta – budynków, założeń urbanistycznych, związanych z nimi działań społecznych, znaczeń, którymi obrastają na przestrzeni lat.

Poza analizą publicznego dyskursu, spojrzenie na figurę mostu w kontekście Stambułu zostanie oparte również o perspektywę wprowadzoną przez codzienny urbanizm, czyli koncentrację na refleksji i działalności użytkownika/mieszkańca. Przyjrzenie się rozwojowi i życiu Stambułu jest szczególnie interesujące pod tym kątem, ponieważ miasto, choć jego struktura była wielokrotnie szczegółowo odgórnie planowana i zmieniana (już za czasów Bizantionu, potem Konstantynopola, szczególnie zaś dwudziestowiecznego Stambułu), każdorazowo wymyka się tym planom. Aktywność mieszkańców – związana z utrzymywaniem się, przemieszczaniem, mieszkaniem, jak również liczebność imigrantów, a następnie ich działania związane z osiedlaniem się lub przemieszczaniem dalej, powodują że Bizantion/Konstantynopol/Stambuł od wieków jest miastem rozwijającym się organicznie, nie zaś w sposób odgórnie zaplanowany.

Margaret Crawford wyróżnia „monumentalne przestrzenie publiczne” (ang. *monumental public spaces*) – jako te zaprojektowane, często na pierwszy rzut oka dominujące w miejskim krajobrazie, które jednak tak naprawdę stanowią jedynie tło przestrzeni codziennie tworzonych/wykorzystywanych¹⁴. Stambuł jest idealnym przykładem takiego funkcjonowania miasta – w Stambule, podobnie jak w całej Turcji, wielkie plany tworzone są i realizowane na podstawie odgórnych decyzji. To decydenci określają jak ma wyglądać miasto, którą dzielnicę warto odrestaurować, a którą zburzyć i wznieść tam coś całkowicie nowego. Od wieków w przestrzeni miejskiej realizowane są projekty na wielką skalę. Jednak to właśnie powstająca oddolnie tkanka miejska, którą obrastają, określa ich prawdziwe życie i przeznaczenie. W Stambule przestrzenie miejskie żyją swoim życiem, a raczej życiem swoich codziennych użytkowników. Niezależnie od tego ile mostów postawią władze i jak bardzo będą namawiać mieszkańców do korzystania z nich, stambulczycy znajdą swoją drogę pozwalającą im przekraczać granice i realizować swoje codzienne potrzeby, często wbrew planom decydentów. Przykładem tego może być budowa *gecekonduar*, czyli w dosłownym tłumaczeniu „domów stawianych w ciągu jednej nocy” – przez dziesięciolecia, wokół serca Stambułu, wyrastały nieskończone przestrzenie osiedli zbudowanych w ten sposób na często nielegalnie

¹⁴ M. Crawford, *Introduction*, w: *Everyday urbanism*, red. J. Chose, M. Crawford, J. Koliski, The Monacelli Press, New York 1999, s. 9.

zasiedlonych działkach. Praktyka ta wynikała z konieczności – przyjeżdżający do miasta ludzie nie mieli mieszkań, środków do życia ani ziemi i dlatego musieli zapewnić sobie jakieś lokum. Codzienność i sposoby korzystania z miasta przez jego mieszkańców, decydują o tym jak kształtowany jest dyskurs na jego temat, a charakter tego dyskursu w ogromnej mierze determinuje sposób postrzegania miasta przez mieszkańców, często również ich sposób życia. Kolejny raz mamy tu do czynienia z zapętłającym się kołem przyczyny i skutku.

W kontekście analizy dyskursu dotyczącego Konstantynopola/Stambułu wzięto pod uwagę również antropologiczne koncepcje związane z miejscem i miastem jako miejscem – stanowiącym równocześnie cel podróży i miejsce zakorzenienia. Na Stambuł patrzeć będziemy jako na miasto-miejsce o określonym statusie, historii, znaczeniu w kulturze, miasto-dyskurs tworzony i szeroko znany w świecie od wielu stuleci, z drugiej strony jako na miasto zamieszkane przez ludzi, którzy na jego ulicach przeżywają swoją codzienność i w tym codziennym życiu również aktywnie tworzą ten dyskurs. W tym sensie lokalność dopada też przybyszów, którzy przyjeżdżają obarczeni wiedzą i poglądami na temat miasta, przywiezionymi z miejsca ich pochodzenia (zarówno w sensie geograficznym, jak i kulturowym) – tu pojawia się odwrócona funkcja lokalności, zakorzenienie i utożsamienie z przestrzenią pochodzenia determinuje postrzeganie miejsca docelowego.

„Zmityzowane rozdzielenie człowieka wędrownego i osiadłego¹⁵”, o rozbrojenie którego postuluje Aleksandra Kunce w *Człowieku lokalnym*, w przypadku Stambułu okazuje się faktycznie niemożliwe. To przywiązanie do miejsca pochodzenia czy zasiedzenia i aktywne korzystanie z dostępnych w nim kategorii pozwala na wędrówki, obserwacje i spostrzeżenia, tworzenie ocen, treści, a co za tym idzie, dyskursu. To zakorzeniona lokalnie perspektywa przybysza przywodzi na myśl figurę mostu i związane z nią skojarzenia, obrazy, klasyfikacje. W badaniu figury mostu czy szerzej dyskursu związanego z miastem tak specyficznym jak Stambuł, ze szczególną jaskrawością pojawia się też kwestia wyboru własnej narracji, decyzji o zakresie poruszanych tematów, przytaczanych świadectw i perspektyw. Jak pisze Aleksandra Kunce „Konieczność znalezienia dominanty czy założycielskiego punktu źródłowego, czy też zasady wiążącej przygodne zdarzenia, okazuje się nie tylko wyzwaniem poznawczym, ale i trudem wznoszenia moralnej konstrukcji, która podtrzymuje narrację antropologiczną. Wiążąc ze sobą słowa, tworzymy świat czynów¹⁶.” Przy okazji badania istniejących narracji

¹⁵ A. Kunce, *Człowiek lokalny. Rozważania umiejscowione*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2016, s. 10.

¹⁶ Ibidem, s. 11.

związanych z Konstantynopolem/Stambułem mamy tę myśl dotyczącą „wiązań słów i tworzenia świata czynów” stale przed oczami.

Ze względu na swoje położenie i charakter, Konstantynopol/Stambuł wpisuje się doskonale w wielowymiarowy, wykraczający poza trzy wymiary, sposób patrzenia na miasto¹⁷. Stambuł jako most i odwrotnie – figura mostu w kontekście Stambułu, wpisuje się w ten kinetyczny model, w którym przestrzeń opisywana jest w kontekście relacji jej użytkowników/mieszkańców z innymi przestrzeniami. „Miasto zostało umieszczone w tym ujęciu wewnątrz strategii podróży, nie tylko jako miejsce docelowe, punkt na mapie, struktura zamknięta, lecz jako wiązka relacji przestrzennych łącząca je z innymi miastami i niemiejscami”¹⁸. – dotyczy to innych miejsc odwiedzanych dotąd przez przybysza i mu znanych, jak również jego dotychczasowych doświadczeń i miejsca pochodzenia.

Analizę tekstów kultury dotyczących Stambułu można w tym sensie wpisać w szersze zjawisko, zaobserwowane już przez Władimira Toporowa, mianowicie dominacji mitu (tu rozumianego jako sposób pisania/mówienia o mieście, założeń na temat tego, jak się o nim pisze i zakresienia grupy tematów, które się w jego kontekście porusza) nad rzeczywistością, braku bezpośredniego połączenia między tekstem a jego przedmiotem. Taka praktyka autorów piszących o mieście, zgodnie podążających za poprzednikami, prowadzić może do wypaczenia obrazu miasta. Ten wypaczony obraz jest najbardziej interesujący z punktu widzenia prowadzonych badań – pokazuje bowiem nie rzeczywistość, a dyskurs. Jak pisze Rafał Koschany:

Wydaje się, że w wielu autorów nie „sprawdza”, jak to określa Toporow, więzi tworzonego (opartego na bazie znacznie wcześniej powstałych) tekstu z zewnętrzną rzeczywistością miasta. Przybysze nie są zainteresowani realnym miastem, a jedynie jego własnym wyobrażeniem – to jest to miejsce najbardziej niebezpieczne, powszechnie znany obraz i znaczenie miasta stają się ważniejsze, niż jego rzeczywistość, realnie zachodzące zmiany itp. Idąc dalej za Toporowem, tekst nie będzie w ogóle „zwierciadłem miasta”, a jeżeli już, to krzywym zwierciadłem, rodem z lunaparku¹⁹.

To zjawisko dominacji obrazu i przypisywanych miastu znaczeń nad jego rzeczywistością wydaje się szczególnie interesujące w kontekście Stambułu, miasta zupełnie wyjątkowego i od wieków obudowanego warstwą kontekstów, wyobrażeń, przekonań, obrazów, wizji, szczególnie dla osób/autorów patrzących z europejskiego punktu widzenia.

¹⁷ E. Rewers, *Wstęp*, op. cit., s. 41.

¹⁸ Ibidem, s. 40.

¹⁹ R. Koschany, *Interpretacje*, op. cit., s. 268.

Badanie tej „zanieczyszczonej” perspektywy jest nie tylko szczególnie interesujące, lecz również najcenniejsze. Badaniu nie podlega samo miasto i jego tkanka, a obszar wyobrażeń i mitów, zbiorowej świadomości, w wypadku niniejszej pracy europejski czy szerzej zachodni, sposób patrzenia na Stambuł, sposób jego opisywania i wartościowania. Idąc za myślą Koschanego: „I chociaż badania reprezentacji nie mówią o samym mieście, z pewnością mówią o jego funkcjonowaniu w społecznym odbiorze, zbiorowej pamięci i wyobraźni”²⁰.

Istotną perspektywą badawczą w kontekście Stambułu jest spoglądanie na miasto jako złożone z wielu nakładających się na siebie warstw – palimpsest. Jest to miasto, którego kolejni władcy oraz kolejni mieszkańcy pieczołowicie starają się zatrzeć ślady po swoich poprzednikach, a co najmniej tak zmodyfikować znaczenie tych śladów, by o poprzednikach nie przypominały. Jak piszą Anna Gomółka i Anna Szawerna-Dyrzka w tekście wprowadzającym do tomu *Palimpsest. Miejsca i przestrzenie*, miasto w ogóle jest miejscem, czyli przestrzenią, która została poznana, oswojona, której nadana została wartość i wokół której wytworzyły się odczucia i uczucia²¹. Stambuł jest w tym sensie idealnym miastem-palimpsestem, przez które „prześwituje historia zapisów”²². To właśnie z wielowarstwowego charakteru, z trudności w odczytywaniu wcześniejszych warstw, przy równoczesnej niemożności ich niezauważenia czy zignorowania, wynika niezwykłość miasta, jego atrakcyjność dla kolejnych pokoleń wojskowych i przywódców religijnych, a także podróżników i twórców. Palimpsest bowiem „budzi ciekawość inaczej niż strona tylko raz zapisana. Pozornie ukrywa, bo to, co pod spodem, nawet jeśli zamazane czy częściowo zdrapane – prześwituje. Im bardziej nieczytelne, tym bardziej frapujące, otwierające, potencjalne. Palimpsest uczula nas na niewidzialne i podkreśla jego wagę”²³. W stambulskiej rzeczywistości i dyskursie dotyczącym Stambułu figura mostu będzie obecna w każdej z warstw, często będzie te warstwy łączyć lub oddzielać.

Stan badań i dostępność materiałów źródłowych

Temat Stambułu i Turcji od wieków pozostaje w zakresie zainteresowań badawczych przedstawicieli wielu dziedzin naukowych. Efektem tego zainteresowania są zarówno

²⁰ Ibidem, s. 272.

²¹ A. Gomółka, A. Szawerna-Dyrzka, *Poza geografiją i historią. Palimpsest: miejsca i przestrzenie*, w: *Palimpsest. Miejsca i przestrzenie*, red. A. Gomółka, A. Szawerna-Dyrzka, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2018, s. 10-11.

²² Ibidem, s. 12.

²³ Ibidem, s. 12.

publikacje historyczne, politologiczne, kulturoznawcze, literaturoznawcze, publicystyczne, jak i osobiste świadectwa – czasami pióra uznanych twórców czy doświadczonych podróżników, niekiedy zaś niezwyklejszych turystów z zacięciem pisarskim. Publikacji dotyczących Stambułu (oraz historycznego Konstantynopola) nieustająco ukazuje się wiele, dotyczą one wszystkich możliwych obszarów – historii, literatury, sztuki, urbanistyki, filmu, kulturoznawstwa, socjologii, politologii, turystyki.

Bardzo dobrze zbadany i opisany jest temat tureckiej historii i politycznych przemian zachodzących w Imperium Osmańskim, a następnie w Republice Tureckiej. Są to zarówno pozycje klasyczne, takie jak *Dzieje gospodarcze i społeczne imperium osmańskiego: 1300-1914* autorstwa Halila Inalcika i Donalda Quataerta²⁴ czy *Turcja: od sultanatu do współczesności* autorstwa Erika J. Zürchera²⁵. Nie brakuje analiz dotyczących politycznej, międzynarodowej i gospodarczej sytuacji współczesnej Republiki Tureckiej. Podstawową pozycją przedstawiającą współczesne dzieje tego państwa jest wydana w serii Wydawnictwa TRIO *Turcja* Dariusza Kołodziejczyka²⁶. W pozycjach tych omówiono procesy związane z modernizacją państwa, z dynamicznymi zmianami dotyczącymi sposobu sprawowania rządów oraz systemem politycznym. Analizy dotyczące Turcji dotyczą przede wszystkim kwestii politycznych i militarnych, w dużej mierze związanych z tureckimi staraniami związanymi z przystąpieniem do Unii Europejskiej, są to, m.in. *Co myśli Turcja?* pod redakcją Dimityra Beczewa²⁷ czy *Sultani Swingu: Turcja wobec integracji europejskiej z Unią Europejską* autorstwa Szymona Ananicza²⁸.

Podkreślająca obszary inności praca zbiorowa pod redakcją Nory Fisher-Onar pt. *Istanbul. Living with a difference in a global city*²⁹, wydana w roku 2018, stanowi szerokie ujęcie historii samego miasta, jego mieszkańców i kultury, pokazane przez pryzmat współczesności. Poszczególne części książki poruszają tematy dotyczące odmienności i związanych z nimi historii wydarzających się na przestrzeni dziejów miasta – tego, co ukształtowało współczesny Stambuł. Wspomnienia kosmopolityzmu są widziane z różnych punktów oraz z perspektywy dzisiejszych realiów współżycia wielu kultur w przestrzeni

²⁴ *Dzieje gospodarcze i społeczne imperium osmańskiego: 1300-1914*, red. H. Inalcik, D. Quataert, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.

²⁵ E. J. Zürcher, *Turcja: od sultanatu do współczesności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2013.

²⁶ D. Kołodziejczyk, *Turcja*, wyd. 2. rozsz. Wydawnictwo Trio, Warszawa 2011.

²⁷ *Co myśli Turcja?*, red. D. Beczew, tł. Sergiusz Kowalski, Europejska Rada Spraw Zagranicznych, Londyn, Fundacja im. Stefana Batorego, Warszawa 2011.

²⁸ Sz. Ananicz, *Sultani Swingu: Turcja wobec integracji europejskiej z Unią Europejską*, Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, Warszawa 2013.

²⁹ N. Fisher-Onar, S.C. Pearce, E.F. Keyman, *Istanbul. Living with a difference in a global city*, Rutgers University Press, New Brunswick 2018.

jednego miasta, podlegającego stale procesom globalizacji. Wielostronne ujęcie badaczy zajmujących się różnymi aspektami kultury i historii Turcji oraz Konstantynopola/Stambułu pozwoliło na przedstawienie wieloaspektowego, różnorodnego i niejednoznacznego obrazu rzeczywistości i dyskursu związanego z miastem.

Publikacją zawierającą analizę Stambułu i przestrzeni miejskich z nieco innej strony – etnograficznej i związanej z badaniem transformacji przestrzeni miejskich – jest *Public Istanbul: Spaces and Spheres of the Urban*, pod redakcją Franka Eckardta i Kathrin Wildner³⁰. Wydana w 2008 roku książka zawiera zbiór tekstów badaczy zajmujących się przestrzenią miejską. Jej pierwsza część – *Miejsca sporne* (ang. *Contested Spaces*) dotyczy tematu miejsc historycznych i ich funkcjonowania we współczesnych kontekstach, transformacji przestrzeni miejskich i polityki miasta oraz reakcji mieszkańców na nie. Część druga, *Doświadczenie Stambułu* (ang. *Experiencing Istanbul*), zawiera analizy związane z przeżywaniem codzienności nad Bosforem, z codziennym korzystaniem z określonych przestrzeni miejskich przez przedstawicieli różnych grup, przede wszystkim mniejszościowych i imigranckich.

W obszarze literatury porównawczej w roku 2017 wydana została interesująca publikacja związana bezpośrednio z dyskursem dotyczącym Stambułu pt. *Obraz dziewiętnastowiecznego Stambułu w polskiej i tureckiej literaturze wspomnieniowej*, autorstwa Sylwii Filipowskiej, związanej z Katedrą Turkologii w Instytucie Orientalistyki Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie³¹. W książce przeanalizowano różnorodne teksty polskie i tureckie związane ze Stambułem w XIX wieku, omówienie jest wyczerpujące i w dużej mierze związane jest z przedmiotem badań niniejszej pracy.

Konstantynopol/Stambuł jest wdzięcznym tematem i inspiracją dla organizowania wystaw sztuki na całym świecie, ukierunkowanych na wydobywanie historii i kulturowej spuścizny miasta, z naciskiem na zagraniczne spojrzenia kierowane na miasto. Po śmierci w 2018 roku Ary Gülera, znanego na całym świecie stambulskiego fotografa, nazywanego „Okiem Stambułu”, w Stambule zorganizowana została retrospektywna wystawa jego zdjęć, w dużej mierze dokumentujących dzieje miasta na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci. Na zdjęciach Gülera można obserwować poszczególne dzielnice i ich rozwój przez kolejne dziesięciolecia. Wystawę zatytułowaną *Dwa Archiwa, Jeden Wybór* (ang. *Two Archives, One Selection: Tracing Ara Güler's Footsteps in Istanbul*, tur. *İki Arşiv, Bir Seçki: Ara Güler'in*

³⁰ *Public Istanbul: Spaces and Spheres of the Urban*, red. F. Eckardt, K. Wildner, Transcript Verlag, Bielefeld 2008.

³¹ S. Filipowska, *Obraz dziewiętnastowiecznego Stambułu w polskiej i tureckiej literaturze wspomnieniowej*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2017.

İzinde İstanbul) zorganizowały wspólnie muzeum Istanbul Modern i Muzeum Ary Gülera³². Ekspozycja ta w sposób najpełniejszy ma przedstawiać dorobek wybitnego fotografa. Wystawy retrospektywne zostały zorganizowane również w wielu miastach na świecie, m.in. w Paryżu, Londynie czy Nowym Jorku³³,

Międzynarodowe Centrum Kultury w Krakowie zorganizowało w 2018 roku wystawę zatytułowaną *Stambul. Dwa światy, jedno miasto*, której towarzyszyło wydanie albumu o tym samym tytule³⁴. Wystawa skoncentrowana jest wokół tematu podróży do Stambułu i sposobów obrazowania go zarówno w tekście, jak i uwieczniania miasta na obrazach i na fotografiach. Materiały przedstawione na wystawie koncentrują się wokół przedstawień wizualnych, w albumie natomiast szerzej zostały omówione kwestie dotyczące takich tematów jak: projekt modernizacyjny w Turcji, rozwój podróżnictwa i turystyki, historia tureckiej i stambulskiej fotografii. Okres, którym zajęli się twórcy wystawy to wiek XIX, czyli czas, w którym podróże do Stambułu, jak również piśmiennictwo dotyczące miasta, rozwijały się najintensywniej.

Literatura i kultura turecka są w ostatnich latach coraz bardziej popularne na świecie. Poszerzenie zasięgu i zwiększenie liczby tłumaczeń tureckich utworów związane jest w dużej mierze z działaniami realizowanymi w ramach programu Translation and Publication Grant Program of Turkey – TEDA (pol. Turecki program dotacji dla tłumaczeń i publikacji, tur. Türkiye'nin Çeviri ve Yayım Destek Programı). Celem programu, którego realizację rozpoczęto w roku 2005 jest międzynarodowa promocja tureckiej literatury i kultury. Instytucja odpowiedzialna za projekt to Ministerstwo Kultury i Turystyki Republiki Turcji. W ramach programu TEDA udało się przetłumaczyć na języki obce między innymi dzieła Orhana Pamuka czy Elif Shafak, lecz także Aytül Akal, Oyi Baydar, Hakana Gündaya, Reşata Nuriego Güntekina, Orhana Kemala, Maria Leviego, Ayfer Tunç czy Ahmeta Hamdiego Tanpınara, jak również klasycznych autorów, takich jak: Yunus Emre, Mevlana, Ömer Seyfettin, Mehmet Akif Ersoy³⁵.

Jednak w ostatnich latach, najczęstszymi wątkami poruszonymi w międzynarodowych (zachodnich) mediach są sytuacja wewnętrzna w kraju (rządy Partii Sprawiedliwości i Rozwoju, tur. *Adalet ve Kalkınma Partisi* AKP (pol. Partia Sprawiedliwości i Rozwoju), islamizacja i autorytaryzm władz) oraz tzw. kryzys uchodźczy i związane z nim działania na

³² https://www.istanbulmodern.org/en/press/press-releases/istanbul-modern-photography-gallery-hosts-ara-guler-exhibition-two-archives-one-selection-tracing-ara-gulers-footsteps-in-istanbul_2309.html, dostęp: 15.04.2019 r.

³³ <http://www.polkagalerie.com/en/exposition-ara-guler.htm>, dostęp: 15.04.2019 r.

³⁴ *Stambul: dwa światy, jedno miasto = İstanbul : two worlds, one city*, red. M. Daszewska, N. Hodge, A. Szczepan, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2018.

³⁵ Strona programu TEDA: <http://www.tedaproject.gov.tr/>, dostęp: 15.04.2019 r.

linii Turcja-Unia Europejska. Opieranie się na źródłach wydawanych w Turcji, krytycznych wobec aktualnej władzy czy poruszających kontrowersyjne tematy, takie jak choćby kwestia ormiańska, jest o tyle kłopotliwe, że w Turcji tego rodzaju pozycje po prostu najczęściej nie są wydawane. Mimo braku oficjalnej cenzury, a nawet wobec zapisanej w konstytucji wolności słowa, możliwe konsekwencje skutecznie zniechęcają autorów i wydawnictwa do podejmowania pracy nad tego typu publikacjami. Od czasu prawdopodobnej próby zamachu stanu, do której doszło w lipcu 2016 roku, rozpoczęto ponad 500 000 śledztw, aresztowano ponad 95 000 osób, w tym ponad 300 dziennikarzy, ponad 6000 pracowników naukowych straciło posady, odwołano prawie 4500 sędziów i prokuratorów i zamknięto ponad 150 środków masowego przekazu – stacji telewizyjnych, gazet, magazynów, mediów internetowych³⁶. Choć od nieudanej próby zamachu stanu minęło już kilka lat, śledztwa, aresztowania i procesy z nim związane trwają w najlepsze³⁷. Z dużą dozą pewności można założyć, że dotyczą one większości niezależnych myślicieli i osób nastawionych krytycznie wobec rządzących.

Jednak problemy z wolnością słowa i praworządnością w Turcji nie zaczęły się kilka lat temu, a są raczej standardem. Dotyczy to nie tylko publicystów czy analityków, lecz także znanych pisarzy. Na podstawie artykułu 301 tureckiego kodeksu karnego, który wszedł w życie w lipcu 2005 roku, możliwe jest oskarżenie dowolnej osoby o „obrazę tureckości”. W ciągu pierwszego roku powiązywania tego przepisu oskarżono na jego podstawie ponad 60 autorów³⁸. W 2005 roku Orhan Pamuk, który w wywiadzie udzielonym szwajcarskiej gazecie mówił o zabitych przez państwo tureckie Ormianach i Kurdach³⁹ został oskarżony o „publiczne oczernianie tureckiej tożsamości”. Ze względu na liczne groźby śmierci, autor przez jakiś czas ukrywał się poza granicami kraju – oskarżeniu przed sądem towarzyszyła bowiem publiczna nagonka⁴⁰. Z tego paragrafu oskarżona została m.in. Elif Shafak⁴¹ (proces odbył się w roku 2006, dotyczył książki *Bekart ze Stambułu* (tur. *Baba ve Piç*), w której bohaterowie odnosili się do masakry Ormian w 1915 roku jako do genocydu). Także z tego artykułu oskarżony i skazany na sześć miesięcy więzienia (w zawieszeniu) został znany stambulski dziennikarz ormiański Hrant Dink, który niedługo potem, w styczniu 2007 roku, został zamordowany⁴². Już tych kilka przykładów pokazuje jak skomplikowana jest pod tym względem sytuacja w Turcji – nie od

³⁶ <https://turkeypurge.com/>, dostęp: 15.04.2019 r.

³⁷ C. Gall, *Turkey's Mass Trials Deepen Wounds Left by Attempted Coup*, <https://www.nytimes.com/2019/02/12/world/asia/turkey-mass-trials-coup.html>, dostęp: 15.04.2019 r.

³⁸ <https://www.theguardian.com/books/2006/sep/21/turkey.world>, dostęp: 15.04.2019 r.

³⁹ <https://www.theguardian.com/world/2005/oct/23/books.turkey>, dostęp: 15.04.2019 r.

⁴⁰ <https://www.theguardian.com/world/2005/oct/23/books.turkey>, dostęp: 15.04.2019 r.

⁴¹ <https://www.theguardian.com/books/2006/sep/21/turkey.world>, dostęp: 15.04.2019 r.

⁴² E. Shafak, *The Murder of Hrant Dink*, <https://pen.org/press-clip/the-murder-of-hrant-dink/>, dostęp: 15.04.2019 r.

dzisiaj. Umocnienie się w ostatnich latach władzy AKP jedynie wzmacnia te tendencje. Z tego powodu większość krytycznych publikacji wydawana jest poza granicami kraju, często przez niemieckich autorów, lub tych, którzy mają szerokie poparcie poza jego granicami. Próbuje budować mosty między Turcją a Europą, czy szerzej Zachodem, autorzy – dziennikarze, pisarze, artyści, często zmuszeni są do ucieczki i pokonywania tego mostu tylko w jednym kierunku.

Struktura pracy

Dysertacja podzielona jest na pięć rozdziałów, w których przedstawione zostały poszczególne aspekty tematu. Po pierwsze, most i figura mostu – w wymiarze językowym, symbolicznym, historycznym. W rozdziale I omówiony zostanie most w kontekście swoich funkcji, jako budowla pozwalająca na pokonanie przeszkody (zazwyczaj wodnej, czasami również lądowej), przytoczone zostaną znaczenia, które są mu przypisywane na przestrzeni wieków w różnych kulturach. Omówiony zostanie temat figury w kontekście obrazu miasta, mostu jako figury kulturowej oraz wstępnie zarysowane zostanie funkcjonowanie figury mostu w kontekście kulturowego obrazu Stambułu – jej pochodzenia, sposobów, miejsc i okoliczności przejawiania się od początku historii miasta. Przedstawione zostaną konteksty, sposób funkcjonowania, wstępnej analizie zostanie poddany sposób wykorzystywania figury mostu w kontekście Stambułu, omówione zostaną realne i symboliczne funkcje mostu. Znaczenie mostu i figury mostu łączące się z rozumieniem połączenia i podziału, granicy, przekraczania granicy, podobieństwa i różnicy przeanalizowane zostaną w kontekście eseju Georga Simmla *Most i drzwi*. Omówiona zostanie figura mostu – przestrzeni łączącej, umożliwiającej kontakt, w specyficznej perspektywie miasta jako miejsca równocześnie spotkania i podziału.

W rozdziale II *Mosty w przestrzeni miejskiej Stambułu* przedstawione zostaną trzy mosty wybudowane w Stambule, pełniące funkcje komunikacyjne między europejskim i azjatyckim brzegiem oraz most Galata – łączący dwa brzegi zatoki Złoty Róg, dzielącej dwie europejskie części miasta, jednak na poziomie symbolicznym znacznie od siebie oddalone. Przedstawione zostaną również inne komunikacyjne połączenia międzykontynentalne, z których na co dzień korzystają mieszkańcy Stambułu. Poza historią poszczególnych mostów i pełniących funkcje mostów tuneli, informacjami dotyczącymi ich konstrukcji, omówiony zostanie kontekst ich powstania oraz znaczenie społeczne, polityczne i kulturowe, które jest im

przypisywane. Most realny przedstawiony zostanie w kontekście figury mostu i przeciwnie, figura mostu zestawiona zostanie z realnymi mostami/łączącymi ciągami komunikacyjnymi.

Rozdział III *Stambuł jako most między Wschodem a Zachodem* to analiza tekstów kultury dotyczących Stambułu, przede wszystkim publikacji książkowych. Figura mostu przedstawiona zostanie tutaj w szerszym kontekście tematyzowania poszczególnych aspektów miasta – Stambułu. Motywy, wokół których budowane są stambulskie opowieści, zostaną odczytane z perspektywy dominującej figury mostu – połączenia, zbliżenia, kontaktu.

W kolejnym rozdziale, zatytułowanym *Most do nowoczesności*, pogłębiony zostanie, wprowadzony już w kontekście inwestycji infrastrukturalnych, temat projektu modernizacyjnego, najistotniejszego wątku związanego z wprowadzaniem zmian i kierowaniem rozwojem Imperium Osmańskiego i Turcji w minionych stuleciach. Przyjrzymy się historii kolei żelaznych, połączeń i dworców kolejowych – stanowiących dosłowną realizację dążenia do modernizacji i nowoczesności. Przez pryzmat figury mostu przyjrzymy się również funkcjonowaniu kolei i dworców w tekstach kultury, w tkance miasta i świadomości mieszkańców oraz przyjezdnych, historii kolei w Turcji i historii dwóch stambulskich dworców kolejowych – Sirkeci i Hajdarpasza. Przedstawiony w poprzednim rozdziale mit miasta, mit Konstantynopola/Stambułu, definiuje sposób mówienia i pisanie o nim, przedstawiania go w filmach, a przede wszystkim sposób, w jaki miasto funkcjonuje w świadomości mieszkańców i przybyszów. Historyczne okoliczności polityczne, ekonomiczne i kulturowe związane z tym procesem zdeterminowały dalsze dzieje państwa, jego gospodarki oraz sytuacji międzynarodowej. Rozbudowa kolei żelaznych przyczyniła się do rozwoju określonego zachodniego dyskursu dotyczącego miasta, opartego na figurze mostu/miejsu spotkania różnic/mieście jako bramie na Wschód. Obrazy kolei i dworców kolejowych, niezależnie od tego czy autorstwa twórców tureckich czy zachodnich, wpisują się w dominującą figurę mostu – dotyczy ona zarówno samych połączeń kolejowych i dworców, jak i całego miasta.

Rozdział V, zatytułowany *Most jako rozdarcie*, przedstawia przewrotność dyskursu i dysfunkcjonalność figury mostu rozumianej jako określającą przestrzeń łączenia, spotykania, wyrysowującą wspólną przestrzeń. Most umożliwia spotkanie mieszkańców dwóch brzegów, spotkanie z Innym, równocześnie jednak często oczywistość funkcji mostu spotkanie to uniemożliwia. Temat ten zostanie przeanalizowany na podstawie dyskursu związanego z podziałem na Wschód/Zachód, Azję/Europę, islam/chrześcijaństwo w kontekście Stambułu, ze szczególnym naciskiem na to co i kto faktycznie przenika na drugą stronę mostu w obu kierunkach. Obrazy mostu, przechodzenia ze strony na stronę i bycia pomiędzy, często łączą

się ze zjawiskami dobrowolnej lub przymusowej emigracji. Współczesne konteksty przywołujące figurę mostu związane są często z poczuciem wewnętrznego rozdarcia i brakiem przynależności do jakiegokolwiek miejsca.

Rozdział I

Most rzeczywisty i figura mostu

Most – budowla inżynierska

Na początku rozważań dotyczących figury mostu warto zastanowić się na tym, czym jest most w swojej istocie, jakie są jego rzeczywiste funkcje i konteksty powstawania, jakie występują rodzaje mostów, a dopiero następnie rozważyć to, co most, teoretyczny i konkretny, może symbolizować. W najprostszym ujęciu, tak jak definiuje to *Leksykon PWN* most jest „budowlą inżynierską wznoszoną w celu przeprowadzania ciągu komunikacyjnego nad przeszkodą⁴³”. Esencja mostu dotyczy więc przemieszczania się, pokonywania przeszkody, łączenia ze sobą dwóch punktów w przestrzeni (na stałe lub na chwilę, zazwyczaj jednak na stałe), często brzegów rzeki lub innego cieką, ewentualnie zbiornika wodnego, czasami doliny. Aby mogła być mowa o budowlu inżynierskiej, jej pojawienie się musi poprzedzać ludzka myśl i zastosowanie techniki. Poszerzając najprostszą definicję mostu możemy dodać oczywiste stwierdzenie, że most jest zawsze efektem ludzkiej myśli, przekutej w realny przedmiot przy wykorzystaniu posiadanej wiedzy i dostępnych środków.

Ilustrowany leksykon architektoniczno-budowlany mówi, że most jest „budowlą inżynierską, która służy do przeprowadzania wszelkiego rodzaju dróg komunikacyjnych, koryt wodnych lub przewodów ponad przeszkodą terenową⁴⁴”, następnie zaś przedstawia podstawowe elementy budowy mostu, przy okazji wymieniając kolejne typy i rodzaje tej budowli. Most umożliwia więc komunikację nie tylko ludziom, lecz również pozwala na swobodne przepływanie wody czy przemieszczanie się zwierząt. Most może mieć różne funkcje, jednak nadal podstawowa funkcja mostu to umożliwianie komunikacji, przemieszczania się – przechodzenia, przejeżdżania, przepływania.

Kolejna definicja, zamieszczona w *Encyklopedii architektury*, brzmi: „budowla łącząca brzegi rzeki, kanału czy przeciwległe stoki doliny albo tworząca bezkolizyjny przejazd nad określonym terenem, na którym zostaje zachowana swobodna cyrkulacja⁴⁵”. Również tutaj mowa jest o łączeniu dwóch punktów, wzięte pod uwagę są natomiast też mosty stanowiące element szerszej infrastruktury drogowej, które łączą nie dwa punkty położone blisko siebie,

⁴³ *Leksykon PWN*, red. B. Kaczorowski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 711.

⁴⁴ *Leksykon architektoniczno-budowlany*, red. W. Skowroński, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2008, s. 195.

⁴⁵ J. Fleming, H. Honour, N. Pevsner, *Encyklopedia architektury*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997, s. 239.

lecz dalsze przestrzenie, między którymi rozciąga się autostrada, obwodnica, droga szybkiego ruchu itp. Wymienione tutaj zostają następujące rodzaje mostów: belkowe, wiszące i wspornikowe oraz mosty ruchome – zwodzone, obrotowe i podnoszone. *Encyklopedia architektury* mówi również o najstarszym zachowanym do dzisiaj moście rzymskim, który powstał w III wieku p.n.e. i znajduje się w miejscowości Martorell w Hiszpanii⁴⁶.

W tym kontekście warto zajrzeć do kolejnego wydawnictwa, *Ilustrowanej encyklopedii dla wszystkich. Architektura i budownictwo*, która poza podaniem definicji mostu: „budowla służąca do przeprowadzania drogi komunikacyjnej (pieszej, jezdnej, kolejowej) nad przeszkodą wodną (rzeką, kanałem, jeziorem)⁴⁷”, opisem części składowych i rodzajów mostów, podaje również krótką historię mostów:

Pierwsze w dziejach m. to kładki i prymitywne m. linowe budowane przez ludy pierwotne. Następne ogniwo ewolucji konstrukcji mostowych stanowiły m. tratwowe i pontonowe (m.in. m. pontonowy przez Bosfor zbudowany w VI w. p.n.e. na rozkaz króla perskiego Dariusza I). Bardzo wysokim poziomem konstrukcyjnym odznaczały się starożytne m. i akwedukty rzymskie. Dla średniowiecza charakterystyczne były m.in. m. warowne na przeprawach rzecznych, m. obudowane kramami i domami kupców na szlakach handlowych oraz m. zwodzone w obwarowaniach (przy wyjazdach do zamków i przy bramach miejskich). Szybki rozwój budownictwa m. zaczyna się od XVI w. W roku 1747 utworzono w Paryżu Szkołę Mostów i Dróg, kształcącą m.in. budowniczych mostów. Pierwsze żeliwne m. łukowe zbudowano w latach 1776-1779 oraz w 1795 r. w Anglii, pierwszy m. wiszący w 1801 r. w Pensylwanii, USA (*J. Finley*), pierwszy żelbetowy m. łukowy – w 1875 r. wg patentu *J. Moniera*, pierwsze mosty aluminiowe w latach trzydziestych XX w. w Pittsburgu, USA. Po II wojnie światowej znacznie rozpowszechniły się m. o konstrukcji wstępnie sprężonej.

W Polsce początek budowy większych m. przypada na XII w. Pierwszy m. przez Wisłę zbudowano w 1410 r. w Czerwińsku w celu umożliwienia przeprawy zdążającym pod Grunwald wojskom polskim. W roku 1567 zbudowano na Niemnie w Grodnie pierwszy m. na podporach kamiennych. W latach 1851-1857 przerzucono przez Wisłę w Tczewie pierwszy m. kratownicowy. W latach 1859-1864 *S. Kierbedź* wybudował pierwszy w Warszawie m. (stalowy, kratownicowy) na stałych podporach, który nazwano jego imieniem. W roku 1927 zbudowano na rzece Słudwi m. spawany drogowy, zaprojektowany przez *S. W. Bryłę*⁴⁸.

Jak wynika z lektury tej krótkiej historii mostów, stanowią one istotny element postępu cywilizacyjnego i rozwoju architektury. Historia mostów odzwierciedla historię polityczną ludzkości oraz historię kultury. Jest to tym bardziej interesujące, że podobnie można „czytać”

⁴⁶ Ibidem, s. 239.

⁴⁷ W. Szolginia, *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Budownictwo i architektura*, Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa 1991, s. 245.

⁴⁸ Ibidem s. 246-247.

mosty powstające w różnych częściach świata, w różnych kontekstach i kulturach, w różnych okresach – stojące za budową mostów motywy, potrzeby i koncepcje są tożsame, niezależnie od lokalizacji. W książce *Jak czytać mosty. Konstrukcje łączące stulecia* czytamy:

Jak mówi przysłowie, potrzeba jest matka wynalazku. W odniesieniu do mostów należy je rozumieć jak najdosłowniej. Od czasów najdawniejszych, kiedy ludzie musieli pokonać strumień czy rzekę, by na przykład zagospodarować nowe tereny uprawne, aż do dnia dzisiejszego, gdy ogólnoświatowa wymiana towarów i usług wymaga coraz szybszego skracania dystansów, zapotrzebowanie na konstrukcje mostowe jest stałym bodźcem dla wprowadzania kolejnych innowacji.

Mosty odegrały kluczową rolę w ekspansji rodzaju ludzkiego. Już w swych skromnych początkach, kiedy były budowane dla zaspokojenia podstawowych potrzeb naszych przodków, umożliwiały ewolucję osiedli, miast, metropolii, a nawet państw. Wynik sporów o terytorium często zależał od panowania nad mostami. Historyczny rozwój handlu uzależniony był od niezawodnych przepraw przez rzeki. Nie można wyobrazić sobie rozkwitu największych miast, takich jak Wenecja, Rzym, Nowy Jork czy Londyn, bez przepraw mostowych⁴⁹.

Jak widać w przytoczonym powyżej fragmencie, mosty od początku swojej historii spełniały kluczowe funkcje w rozwoju społeczności, miast, państw, gospodarki. Równocześnie do spełniania funkcji infrastrukturalnych, mosty obrastały symbolicznymi znaczeniami, które okazują się niezwykle podobne w ramach różnych kultur, niezależnie od części świata.

Most – etymologia

Szukając pierwotnych znaczeń, warto przyjrzeć się również kontekstom etymologicznym, tym jak dane zjawisko objawiało się i objawia w języku. Z punktu widzenia etymologii w języku polskim most to pierwotnie również ‘to, co rzucone (na wodę, na bagno), co przerzucone (z jednego brzegu na drugi)’⁵⁰. W języku prasłowiańskim most oznaczał ‘kładkę’, ‘co przemieciono, przerzucono’⁵¹. Jak wynika z tych definicji, most początkowo nie był stabilną konstrukcją, nie był efektem myśli inżynierskiej we współczesnym rozumieniu, stanowił po prostu wynik konieczności przemieszczenia się i myśli na temat tego, jak można to najłatwiej i najszybciej zrobić. Od początku natomiast podstawową funkcją mostu było

⁴⁹ E. Denison, I. Stewart, *Jak czytać mosty. Konstrukcje łączące stulecia*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2016, s. 6.

⁵⁰ W. Boryś, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2005, s. 337.

⁵¹ A. Brücker, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Wydawnictwo Wiedza Powszechna, Warszawa 2008, s. 344.

łączenie, umożliwianie pokonania przeszkody, komunikacji między dwoma brzegami, itp. Słowo brzmi podobnie również w innych językach słowiańskich: czeski, serbski, słowacki i rosyjski *most*, ukraiński *mist*. W starocerkiewnosłowiańskim było to słowo *mostu*, z którym spokrewnione jest angielskie *mast*, oznaczające „maszt”. Równocześnie starosłowiańskie *bruvuno*, oznaczające „belkę”, z którego powstało serbskie *brv* („kładka”), jest najprawdopodobniej spokrewnione ze staroangielskim *brycge* i protogermański *brugjo*, których następcami są odpowiednio angielskie *bridge* i niemieckie *Brücke*, oznaczające „most” (pierwotnie zaś „belkę”)⁵².

W starożytnej grece *most* to *γέφυρα*, *géphyra*, tłumaczone jako „droga, most”. Autor *Słownika etymologicznego języka greckiego* (fr. *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*), Émile Boisacq, podaje że etymologia tego starogreckiego słowa nie jest znana⁵³. Łaciński *pons*, *pontis* (*most*, drugie znaczenie – pokład statku) pochodzi najprawdopodobniej od protoindoeuropejskiego **pónteĥ₁s*, oznaczającego ścieżkę lub drogę, jest spokrewniony z sanskryckim *पथिन्* (*páthin*), również oznaczającym drogę⁵⁴. Łaciński *pons* jest również niewątpliwie spokrewniony ze starogreckim *πόντος* (*póntos*) oznaczającym „morze”. Jak widać pochodzenie łacińskiego słowa „most” jest również związane z ruchem, przemieszczaniem się, przeprawą, podróżą. Słowo oznaczające most przeszło bezpośrednio do wielu języków, m.in. włoskiego *ponte*, francuskiego *pont*, portugalskiego *ponte*, hiszpańskiego *punte* czy rumuńskiego *punte*. Angielskie słowo *bridge* oryginalnie oznaczało belkę lub kłodę, wywodzi się Równocześnie

Tureckie słowo oznaczające *most*, *köprü*, pojawia się po raz pierwszy w języku ujęskim, w pismach manichejskich pochodzących z XI wieku. Jego pochodzenie nie jest jasne, być może pochodzi od starego tureckiego czasownika *köpür-*, oznaczającego „spienianie”, którego pierwotne znaczenie odnosi się jednak do miejsca, w którym można przechodzić przez potok, jest więc jak najbardziej związane z przyszłym mostem⁵⁵.

Jak widać już z powyżej przytoczonych definicji oraz najczęstszych etymologicznych kontekstów, *most* jest niewątpliwie dziełem cywilizacji, przemyślaną odpowiedzią człowieka na istnienie przeszkody, niemożliwej w innej sytuacji do pokonania trudności lub trudności, której pokonanie byłoby bez zbudowania mostu bardzo czasochłonne (część przeszkód można obejść, można znaleźć najwęższy fragment rzeki i przeprawić się przez niego itd.). Podstawową

⁵² <https://www.etymonline.com/word/bridge>, dostęp 3.03.2020 r.

⁵³ E. Boisacq, *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, Librairie C. Klincksieck, Paris 1916, s. 638.

⁵⁴ M. De Vaan, *Etymological Dictionary of Latin and the other Italic Languages* (Leiden Indo-European Etymological Dictionary Series; 7), Leiden, Boston 2008, s. 479-480.

⁵⁵ <https://www.etimolojiturkce.com/kelime/k%C3%B6pr%C3%BC>, dostęp: 5.04.2019 r.

funkcją mostu jest więc łączenie, ułatwianie komunikacji, a dzięki temu życia, „poszerzanie” znanej przestrzeni (w tym sensie, że staje się ona bliższa, łatwiej osiągalna). Most można traktować również jako symbol zwycięstwa myśli ludzkiej nad rzeczywistością i codziennymi problemami ludzkiego życia, jako symbol ludzkiej umiejętności podporządkowywania sobie przestrzeni.

Most jako narzędzie w prowadzeniu działań wojennych

Poza funkcjami czysto komunikacyjnymi, związanymi z codziennym przemieszczaniem się, transportem i znaczeniem szlaków handlowych most od samego początku swojej historii miał ogromne znaczenie w wojskowości i prowadzeniu działań wojennych. Historycznie mosty to nie tylko konstrukcje umożliwiające codzienne przemieszczanie się, łączące ze sobą dwie przestrzenie, dwa miejsca, lecz również narzędzia prowadzenia wojen i obrony.

Tradycyjne funkcje obronne mostów widać do dzisiaj w architekturze dawnych miast, grodów i zamków. Podstawowa infrastruktura obronna zawierała nie tylko mury z pozycjami dla obserwatorów i obrońców, lecz również wykopane wokół grodu fosy, często przeszkody naturalne takie jak rzeka, które odgradzały gród czy zamek od przybyszów, a które pokonać można było jedynie przez most zwodzony. Tutaj również możemy wymienić kilka rodzajów mostów. Po pierwsze istnieją mosty obronne, zlokalizowane w sposób przemyślany, dostęp do których był kontrolowany, a one same wyposażone w urządzenia obronne. Drugim rodzajem mostów o znaczeniu strategicznym były mosty zwodzone, które umożliwiały czasowe przerwanie ciągu komunikacyjnego (podniesienie mostu w momencie zagrożenia), konieczności odcięcia drogi wrogowi itp.⁵⁶ Co interesujące z punktu widzenia naszych badań i kontekstów budowania i istnienia mostów, podstawową funkcją tego rodzaju mostów nie było łączenie, tylko odgradzanie, oddzielanie. Oczywiście łączyły one również gród czy zamek z resztą świata w czasie, kiedy były rozłożone, natomiast ich funkcja pierwotna, powód dla którego zostały wymyślane, zaprojektowane i postawione w taki, a nie inny sposób, to oddzielenie, odsunięcie, wyróżnienie, wyznaczenie wyraźnej, możliwie trudnej do pokonania granicy. W samym Konstantynopolu istotnym elementem infrastruktury obronnej była fosa

⁵⁶ J. Bogdanowski, *Architektura obronna w krajobrazie Polski. Od Biskupina do Westerplatte*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Kraków 2002, s. 533.

otaczająca mury miasta chroniąca je od zachodniej strony (lądu) – fosa ze zwodzonymi mostami uniemożliwiająca bezpośrednie atakowanie murów.

Mosty budowano nie tylko w celach obronnych, lecz również podczas działań ofensywnych, w czasie wypraw wojennych w celu przeprawienia się całą armią np. przez rzekę – niezależnie od czasów i miejsca prowadzenia działań wojennych. Już w VI w p.n.e. Dariusz I w wojnie przeciwko Scytom postanowił zbudować tymczasowy most pozwalający jego wojskom na przekroczenie Bosforu⁵⁷. W staroruskim latopisie, *Powieści minionych lat*, pojawia się układanie mostów, umożliwiających marsz wojsk księcia kijowskiego Włodzimierza Wielkiego⁵⁸. Również jedno z najbardziej znanych zwycięstw bitewnych w historii Polski, bitwa pod Grunwaldem, udało się w ogromnej mierze dzięki postawieniu mostu łyżwowego w Czerwińsku⁵⁹, przez który przepравиły się wojska Rzeczypospolitej. Konstrukcja tej tymczasowej przeprawy mostowej opierała się na łodziach. W 1453 roku, podczas ataku na Konstantynopol, Mehmed Zdobywca posłużył się mostem, który umożliwił zdobycie miasta. Chociaż nie był to most nad Bosforem, a jedynie nad zatoką Złoty Róg. Podobne prowizoryczne mosty stawiane były od starożytności, zresztą nie tylko w kontekście działań wojennych, lecz także innych ważnych wydarzeń, związanych na przykład z wyborem czy intronizacją władcy.

Mosty stawiane podczas prowadzenia wojen nie zawsze były kamienne, często były to mosty drewniane lub stawiane z mniej trwałych materiałów, często mosty pontonowe lub łyżwowe (tak jak most w Czerwińsku oparte na łodziach). Wraz z rozwojem techniki również inne, tymczasowe – niektóre rozwiązania pozwalały na rozmontowanie mostu po tym, gdy spełnił swoją funkcję i przeniesienie go w kolejne miejsce. Co ważne, również w kontekście symbolicznym, równie znaczące dla armii, co stawianie mostów, było ich niszczenie, wyburzanie czy wysadzanie mostów w ramach działań wojennych. Mosty niszczą, wysadzają w powietrze zarówno armie nacierające (aby uniemożliwić broniącej się armii ucieczkę, względnie wycofanie się, przemieszczenie się do bazy), jak i armie broniące się (w celu uniemożliwienia nacierającej armii skutecznego ataku, pokonania rzeki itp.)

Jednym z najbardziej znanych przykładów takiego mostu i jego funkcjonowania w literaturze i kulturze jest most zbudowany w leżącym na terenie obecnej Bośni Wyszegradzie. Historia tego mostu stała się podstawą fabuły znanej powieści *Most na Drinie* (bos. *Na Drini ćuprija*) Ivo Andrića. Opowieść o tym moście jest równocześnie opowieścią o obecności

⁵⁷ W. Szolginia, *Ilustrowana encyklopedia*, op. cit., s. 245.

⁵⁸ S. Bylina, *Drogi – granice – most. Studia o przestrzeni sakralnej u publicznej w średniowieczu*, Instytut Historii PAN, Warszawa 2012, s. 95.

⁵⁹ B. Rymsza, *Most Jagielly. Pierwszy historyczny most wojskowy*, w: „Builder”, wydanie wrzesień 2017, s. 68.

tureckiej na Bałkanach, występujących tutaj podziałach, ich źródłach i dziejach, lecz również o współistnieniu Wschodu i Zachodu, którego symbolem ma być tytułowy most. Budowa mostu rozpoczyna się pod koniec XVI wieku, jest to projekt państwa osmańskiego, którego przywódcy chcieli poszerzyć swoją obecność na Bałkanach. Most zbudował wielki wezyr Sulejmana Wspaniałego, z pochodzenia Serb, Mehmed Pasza Sokolović. Tytułowy most w czasach swojego powstania pełni funkcję strategiczną, a także symboliczną. Równocześnie jednak most staje się niezwykle istotnym elementem codziennej rzeczywistości okolicznych mieszkańców – początkowo o charakterze magicznym (bez sił nadprzyrodzonych nie da się postawić przecież takiej konstrukcji), następnie, wraz z upływającym czasem, symbolem stałości, niezmienności istniejącego porządku.

Tytułowy most na Drinie stanowi równocześnie pamiątkę po Osmanach i obecności państwa osmańskiego na tych terenach, jako jeden z niewielu niezmiennych elementów architektonicznych, stanowi symbol stałości w obliczu dramatycznie zmieniającej się historii i sytuacji politycznej. Most na Drinie, początkowo wybudowany w celu wsparcia działań wojennych i osmańskiej ekspansji na Bałkanach, czy szerzej w Europie, stał się z jednej strony symbolem tej obecności (współcześnie zazwyczaj negatywnie ocenianej przez przedstawicieli współczesnych państw bałkańskich – wyjątek może stanowić tutaj Bośnia, w której muzułmanie do dzisiaj stanowią jedną z trzech głównych grup religijnych), z drugiej zaś strony jest symbolem połączenia – niegdyś, w czasach jugosłowiańskich połączenia Bośni i Serbii (z dzisiejszego punktu widzenia kontekst ten nabrał nowych znaczeń, raczej negatywnych), czy szerzej – Europy i Azji, Okcydentu i Orientu. Most na Drinie jest więc mostem dosłownym, a równocześnie realizacją figury mostu w szerszym ujęciu. W XX wieku, w czasie wojen światowych, most był kilkakrotnie poważnie uszkodzony, jednak każdorazowo udawało się go odrestaurować. Tragiczny epilog w historii mostu dopisała wojna, która wybuchła po rozpadzie Jugosławii – na słynnym moście dokonano masowego zabójstwa muzułmańskich mieszkańców miasta⁶⁰. Kolejny raz most, będący równocześnie narzędziem i symbolem połączenia, stał się narzędziem i symbolem jednoznacznego podziału – masowego zabójstwa związanego z różnicami religijnymi i etnicznymi. Spory związane z mostem i miastem trwają, most został wpisany w 2007 roku na listę dziedzictwa kulturowego UNESCO, co zostało oprotestowane przez organizacje rodzin ofiar masakry z roku 1992 r. Zorganizowana w 2012 roku w

⁶⁰ *The warlord of Visegrad*, <https://www.theguardian.com/world/2005/aug/11/warcrimes.features11>, dostęp: 19.05.2019 r.

Wyszegradzie konferencja dotycząca powieści *Most na Drinie* stała się przyczyną wielu nieporozumień i oficjalnych protestów, związanych z niełatwą historią tego miejsca⁶¹.

Jeszcze większego strategicznego znaczenia mosty nabrały w erze kolei żelaznych⁶², kiedy to mosty umożliwiały nie tylko przemarsze wojsk, lecz także ich szybkie i sprawne przewożenie drogami żelaznymi, wraz całym ekwipunkiem i zapleczem logistycznym (ciężkim sprzętem, zwierzętami, prowiantem, personelem wspierającym). Koleje i mosty kolejowe odegrały szczególną rolę w czasie I wojny światowej. Wraz z pojawieniem się samolotów i stopniowym zmniejszaniem się roli wojsk lądowych, również mosty traciły w tym kontekście na znaczeniu, choć do dzisiaj zniszczenie mostu – który stanowi istotną strategicznie przeprawę, łączy ze sobą regiony, miejscowości czy dwie części miasta – jest istotnym ruchem taktycznym.

Symboliczne znaczenie mostu

Symboliczne znaczenie mostu wiąże się bezpośrednio z jego realnymi funkcjami łączenia i komunikacji między dwoma punktami, miejscami. Miejsca te często pochodzą z różnych porządków, a nawet z różnych światów – odpowiednio realnego i sennego, ludzkiego i boskiego, żywych i umarłych, zmysłowego i pozazmysłowego. Most symbolizuje przede wszystkim drogę o określonym kierunku, którą mają podążać zmarli czy wędrujące dusze zmarłych oraz przekazywanie informacji między światami pochodzącymi z dwóch porządków. Podobnie jak w przypadku innych symboli, most w wielu kulturach i religiach ma podobne, a nawet dokładnie takie same znaczenia symboliczne. Przyjrzyjmy się najważniejszym wątkom pojawiającym się w kontekście mostu jako symbolu. W *Słowniku symboli* Władysława Kopalińskiego czytamy:

Most symbolizuje łączenie tego, co rozłączone w czasie i przestrzeni, połączenie dwóch światów, widzialnego i niewidzialnego, Boga i człowieka, sposób przekroczenia nieprzebytych przeszkód; sprawiedliwość, wierność, stałość; życie; trudność, wybór, próbę, niebezpieczeństwo, pragnienie zmiany, zmianę; pośrednictwo; Drogę Mleczną; zob. Tęcza.

*Most – połączenie poznawalnego z niepoznawalnym, przeobrażenie, przejście z jednego stanu do drugiego (w wielu kulturach), od stanu niewiedzy do stanu wtajemniczenia (przejście

⁶¹ M. Czerwiński, *Most na Drinie*, <https://www.tygodnikpowszechny.pl/most-na-drinie-18054>, dostęp: 5.04.2019 r.

⁶² J. Fleming, H. Honour, N. Pevsner, *Encyklopedia architektury*, op. cit., s. 240.

niebezpieczne, najeżone trudnościami), przejście z kondycji ludzkiej do stanu nadczłowieczego, od spraw przyziemnych do wzniosłych, od świata zmysłów do świata nadzmysłowego.

*Most – próba, wybór w dziedzinie rytuału, religii, moralności, przejście między dwoma stanami wewnętrznymi, między sprzecznymi pragnieniami, wyjście z sytuacji konfliktowej.

*Most – niebezpieczeństwo (np. spadnięcie w dół, zawalenie się mostu). *Misericordia Domini inter pontem et fontem* łac. 'Łaska boska między mostem a strumieniem' (św. Augustyn).

*Most – życie. Przysłowie wschodnie: Życie to most, przejdź przez niego, ale nie buduj na nim. (Jednak inżynierowie śrdw. uważali, że obudowanie mostu domami po obu stronach wzmacnia jego konstrukcję).

*Most, przejście przez most – kłopot, trudność. Przysłowie: Nie przechodź przez most, nim do niego nie dojdiesz – nie martw się na zapas, przedwcześnie⁶³.

W kolejnym *Słowniku symboli*, opracowanym przez Hansa Biedermanna, czytamy o moście jako drodze, połączeniu między rzeczywistością, codziennością a światem niematerialnym, umożliwiającym zmarłym zakończenie ich drogi. Co nie jest zaskakujące, funkcja mostu jest podobna we wszystkich omawianych kulturach:

Most, symbol przejścia, zwykle nad wodą dzielącą świat widzialny i niewidzialny. Zastępuje symbolicznego przewoźnika, przewożącego dusze na „tamtą stronę”, w zaświaty. W mitach nordyckich taki most drży, gdy wstępuje nań ktoś jeszcze żyjący, a czuwa nad tym mostem strażnik, który dmąc w róg ogłasza zbliżanie się wrogich wojsk. Przerzucenie mostu między światem doczesnym a zaświatami miało tak wielkie znaczenie, że potrzebny był budowniczy (łac. *pontifex* – kapłan), który połączy oba brzegi. Budowa mostów miała głęboką wymowę symboliczną i wiązała się z rytuałami: gdy w starożytnym Rzymie rozpoczynano budowę nowego mostu, dziewice-westalki rzucały ze starego kukły z sitowia w nurty Tybru⁶⁴.

Przedstawione zostały tutaj symboliczne znaczenia mostu oraz rytuały związane z budową i otwieraniem mostów. Ponieważ most długo traktowany był jako budowla z pogranicza budownictwa i magii czy też świata nadludzkiego (długo za niemożliwe uznawano postawienie tak skomplikowanej konstrukcji bez wykorzystania „sił nieczystych”), rozpoczęcie jego budowy należało otwierać również z zastosowaniem odrobiny magii i wykorzystaniem rytuałów pozwalających na uniknięcie przyszłych kłopotów, takich jak pojawienie się i działalność złych duchów, zawalenia, zniknięcia ludzi itp. Most należał również do kategorii „wynalazków”, które stanowić mogły wyraz ludzkiej pychy, sprzeciwu wobec porządku

⁶³ W. Kopaliński, *Słownik symboli*, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 2017, s. 233.

⁶⁴ H. Biedermann, *Leksykon symboli*, Warszawa 2001, Wydawnictwo Muza, s. 223.

boskiego czy naturalnego. Stąd zabezpieczenie go przed ewentualną „zemstą” miało kluczowe znaczenie. W powyższej definicji pojawia się starożytna funkcja pontifexa – pierwotnie rzymskiego budowniczego mostów (od łac. *pons* – most), później zaś głównego kapłana, którego podstawową rolę było komunikowanie świata ludzkiego z boskim.

Pisząc dalej o moście, autor leksykonu przedstawia nieco bardziej szczegółowo, jak symbolika mostu wyglądała w poszczególnych kulturach, dotyczy to przede wszystkim kontekstu związanego z pograniczem życia i śmierci, przejściem do nieba lub w zaświaty:

*Tęczę i Drogę Mleczną na firmamencie uważano za mosty między niebem a ziemią. Muzułmanie wierzą, że droga do nieba prowadzi przez most Sirat, wąski jak klinga miecza; przechodzący nim grzesznicy spadają w przepaść. Podobnie w mitach Indian północnoamerykańskich most do nieba stanowi wąska drewniana belka. * W świecie wyobrażeń dawnych Chin most prowadzący w zaświaty także był bardzo wąski, a grzesznicy wpadali w brudne fale krwi i ropy. Buddyjski mnich Suan-Cang, pielgrzymujący do Indii, aby przywieźć święte księgi, musiał przejść przez most z pnia drzewa (por. małpa). Bóg mostów chronił przejścia nad rzekami przed demonami niosącymi choroby. * Według wierzeń parsów (wyznawców mazaizmu) zmarły musi przekroczyć cienki jak włos most Czinwat, wiszący nad wejściem do piekła, do którego spadają niesprawiedliwi. * Mosty nie tylko łączą, ale symbolizują przejście do nowej formy istnienia, co wymaga zachowania szczegółowo ustalonych rytuałów (franc. Rites de passage). * W heraldyce mosty występują najczęściej w herbach miast, które mają most w nazwie, jak np. Innsbruck (niem. Die Brücke – most). * Spalić za sobą mosty czy ośle mosty (takie, przez które przejdzie nawet głupiec) to zaledwie kilka spośród powiedzeń związanych z mostami.

Jak widać, most jest często na tyle istotnym elementem krajobrazu i infrastruktury miasta, wrośniętym w miejską tkankę od zarania dziejów, że znajduje swoje odzwierciedlenie również w tym jak wyglądają herby czy szerzej symbole miasta. Budowa mostu często determinowała rozwój danej miejscowości, jej przynależność do istotnego szlaku, np. handlowego. W miejscu powstania mostu można było przekraczać przeszkodę (zazwyczaj rzekę), której pokonanie wcześniej było niemożliwe lub znacząco utrudnione.

Interesującym tematem, z pogranicza rozważań na temat symboli i etymologii jest istniejąca od czasów starożytności i wspomniana już wcześniej funkcja nosząca nazwę *pontifex maximus* – w dosłownym tłumaczeniu z języka łacińskiego, „najważniejszy budowniczy mostów”, jeśli chodzi zaś o funkcję – najwyższy kapłan. Jak pisze w *Słowniku symboli* Juan Eduardo Cirlot:

W opinie Guénona, rzymski *Pontifex* był najdosłowniej „budowniczym mostu”, tj. tym, który pośredniczy między dwoma odrębnymi światami. Święty Bernard powiada, że papież jest – zgodnie z

etymologią swojego imienia – czymś w rodzaju mostu między Bogiem a człowiekiem (Tractatus de moribus et officio Episcoporum, III, 9). Dlatego tęcza jest naturalnym symbolem godności pontyfikalnej. W Izraelu była ona znakiem przymierza między Stwórcą i jego ludem, w Chinach – znakiem połączenia nieba z ziemią. W Grecji jest nią Iryda, posłanniczka bogów. U wielu ludów tęcza jest mostem spajającym sferę zmysłową z pozazmysłową (28). Pozbawiony tego mistycznego sensu, most symbolizuje zawsze przejście z jednego stanu w drugi, zmianę bądź pragnienie zmiany. Jak powiedzieliśmy, przebycie mostu jest przejściem z jednego stanu w drugi na rozmaitych poziomach (w różnych okresach i fazach życia); wszelako „drugim brzegiem” jest, *ex definitione*, śmierć⁶⁵.

Ewolucja funkcji budowniczego mostów/kapłana odpowiadającego za komunikację między światem ludzkim a nadludzkim pokazuje, jak ściśle związany jest most, zaprojektowany, aby łączyć, z połączeniem innego rodzaju – połączeniem świata realnego i nadrealnego. Religijny tytuł *pontifex maximus* odnosił się początkowo do najwyższego w hierarchii kapłana starożytnego Rzymu, który najpierw był strażnikiem rzymskiego kultu państwowego, a po przyjęciu przez Rzym religii chrześcijańskiej, noszony był przez najważniejszego kapłana chrześcijańskiego, a następnie katolickiego świata. Tytuł ten etymologicznie pochodzi również od słowa most (łac. *pons* – most, *facere* – robić). W tłumaczeniu dosłownym *pontifex* oznacza „budowniczego mostu”⁶⁶. W ujęciu symbolicznym jest osoba łącząca świat boski i ludzki, ktoś o zdolnościach znacznie większych od przeciętnego śmiertelnika, osoba, która równocześnie może być po obu stronach, która przekazuje między tymi stronami wiadomości, tłumaczy ludziom przekazy idące z tej nadludzkiej przestrzeni czy wręcz osoba, która sama jest mostem, kanałem komunikacji.

Jak wspomniano most jako symbol przejścia „na drugą stronę”, do świata zmarłych, pojawia się niezależnie w wielu kulturach i religiach. Podobnie symbolem zarówno godności kapłańskiej, jak i „przechodzenia na drugą stronę”, jest tęcza, będąca „znakiem przymierza między Stwórcą i jego ludem, w Chinach – znakiem połączenia nieba z ziemią. W Grecji jest nią Iryda, posłanniczka bogów. Dla wielu ludów tęcza jest mostem spajającym sferę zmysłową z pozazmysłową⁶⁷” czy wręcz drogowskazem pokazującym zmarłym przejście między Niebem a Ziemią⁶⁸. W islamie i mitologii perskiej to właśnie tęcza jest samym mostem, mostem po którym przechodziły dusze zmarłych, a że „droga ta była niezwykle wąska i śliska, dlatego

⁶⁵ J.E. Cirlot, *Słownik symboli*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2012, s. 260.

⁶⁶ Ibidem, s. 260.

⁶⁷ Ibidem, s. 260.

⁶⁸ Á. Pascual Chenel, A. Serrano Simarro, *Słownik symboli*, Wydawnictwo Świat Książki, Warszawa 2008, s. 155.

potępieni nieuchronnie spadali do piekieł natomiast sprawiedliwi szli dalej w stronę zbawienia⁶⁹”. Most stanowi:

Symbol unii, drogi lub przejścia z jednej przestrzeni do drugiej, nie tylko w sensie fizycznym, ale też (i tu manifestuje się cała jego symboliczna siła) duchowym. Most spina dwa brzegi rzeki, ale także łączy rzeczywistość ziemską z zaświatami, czyli kontaktuje dusze zmarłych z bogami. Takie znaczenie ma między innymi tęcza, w tradycji greckiej i judeochrześcijańskiej rozumiana jako naturalny most między Niebem a Ziemią, wskazujący ludziom drogę, którą muszą przejść dusze zmarłych. Zarówno w islamie, jak i w mitologii perskiej droga ta była niezwykle wąska i śliska, dlatego potępieni nieuchronnie spadali do piekieł, natomiast sprawiedliwi szli naprzód w stronę zbawienia.

W tym kontekście staje się zrozumiały łaciński tytuł *pontifex*, który w starożytnym Rzymie odnosił się do kapłanów i do cesarzy rzymskich, co można dostrzec na wszystkich związanych z nimi inskrypcjach. Tytułem tym określa się obecnie papieża, głowę kościoła katolickiego i wikariusza Chrystusa na ziemi. Słowo po łacinie oznacza „budowniczy mostów”, czyli ten, który łączy ludzi z Bogiem⁷⁰.

W publikacji Stanisława Byliny *Drogi – granice – most*, w której przedstawione są średniowieczne wyobrażenia oraz elementy znaczące w przestrzeni publicznej, w części *Słowiański most* dotyczącej mostów opisana została historia i pochodzenie wyobrażenia mostu. Most jest tutaj nie tylko budowlą, osiągnięciem cywilizacyjnym, konstrukcyjną koncepcją, która może być zapożyczana między kulturami. Według autora, także symboliczne znaczenie mostu i jego wyobrażenia przenikają kultury i są do siebie podobne. Jest to twierdzenie zbieżne z tym, co przedstawiały wcześniej publikacje dotyczące symboli – znaczenie danej budowli czy przedmiotu jest zazwyczaj podobne w różnych kulturach, nawet jeżeli miały one niedużą możliwość komunikowania się między sobą.

Autor mówi tutaj o mostach, jako o należących do „kategorii bytów mitologicznych”, a nawet o takich, które były wznoszone wyłącznie „dla celów kultowych i związanych z pewnymi wierzeniami”, a nie związanych z potrzebą ułatwienia czy umożliwienia komunikacji. Równocześnie jednak Bylina zauważa sferę mitologiczną, kształtującą się wokół rzeczywistych mostów, zbudowanych w celach użytkowych⁷¹. Pierwsze mityczne znaczenie mostu zaznaczone w tej publikacji łączy się również z przechodzeniem do świata zmarłych, a dokładnie ze wspieraniem zmarłych, których dusze utknęły pomiędzy światami, z ułatwianiem

⁶⁹ Ibidem, s. 155.

⁷⁰ Ibidem, s. 155-156.

⁷¹ S. Bylina, *Drogi – granice – most*, op. cit., s. 89.

im przejścia „na drugą stronę”. Pierwotnie w tym znaczeniu most funkcjonował w wierzeniach ludów Dalekiego i Bliskiego Wschodu, następnie zaś przeniknął do krajów europejskich⁷².

W wierzeniach archaicznych most, obok innych, omawianych dalej funkcji, pojawiał się jako narzędzie pomocy udzielanej zmarłym, którzy nie mogą przekroczyć przegrody wodnej, by dostać się do świata im przeznaczonego i ku utraپieniu żyjących tkwią nadal w świecie doczesnym. Odnoszący się do dusz ludzkich motyw nieprzekraczalności przestrzeni wodnej, rzeki lub wody stojącej był bardzo trwałym elementem wierzeń eschatologicznych. Musimy być jednak przygotowani na spotkania z wieloma, czasem wyraźnie różniącymi się od siebie, funkcjami mitycznego mostu⁷³.

W publikacji wspomniano również o tym w jaki sposób symboliczne znaczenie mostu przekładało się na codzienne praktyki i zwyczaje, w tym wypadku związane z tradycjami pogrzebowymi. Choć omawiana analiza dotyczy przestrzeni słowiańskiej, przykład ten może być interesujący również w szerszym kontekście, ponieważ, jak już wcześniej pokazano, funkcje i znaczenia mostu są w dużej mierze uniwersalne, stąd łatwo przejmowane były w innych kulturach i religiach. W przykładzie podanym przez Stanisława Bylinę widać wyraźnie jak most – symboliczny łącznik między światem żywych i umarłych, staje się nim również w rzeczywistości, jak most staje się w rytuale faktycznym miejscem przekroczenia granicy.

W tradycji słowiańskiej związek mostu z duszami ludzi zmarłych był bardzo silny, choć pozostawiał też miejsce dla innych wątków. Idąc po moście przekraczało się granicę dwóch światów; wierzenie powyższe odbijało się echem w polskiej obrzędowości pogrzebowej. Gdy cmentarz właściwy dla jakiejś osady położony był za rzeką, kondukt pogrzebowy zatrzymywał się na środku mostu, na którym stawiano na chwilę trumnę. Zmarły przekraczał właśnie eschatologiczną granicę. Słowiański most łączył świat żywych ze światem zmarłych położonym gdzieś daleko: na krańcach ziemi, w jej głębi, w przestworzach⁷⁴.

W kontekście symbolicznych znaczeń mostu, na temat których rozważania można pewnie prowadzić bez końca, dobrym podsumowaniem, które równocześnie stanowić będzie adekwatny punkt wyjścia do dalszych dociekań związanych z samym Stambułem, mogą być refleksje, które Janusz A. Włodarczyk zawarł w *Literackim słowniku architektury*. Jak pisze autor, funkcje mostu nie są ani jednowymiarowe, ani jednoznaczne. „Czytanie” mostu zaczyna się bowiem od jego konstrukcji, następnie przychodzi czas na przyjrzenie się architekturze, a

⁷² Ibidem, s. 90.

⁷³ Ibidem, s. 89.

⁷⁴ Ibidem, s. 100.

w końcu na znaczenie symboliczne, które dany most niesie ze sobą. Symboliczne znaczenie mostu jako przestrzeni łączącej miejsca i przestrzenie mniej lub bardziej odległe jest często wykorzystywane w dyskursie publicznym.

Jest most architekturą. Budują go i konstruktor i architekt. (...) kojarzony most jest przede wszystkim z dziełem technicznym, z łaskawym dodaniem, iż ma on także swą *architekturę*: czytaj – formę. Ale to tylko drobne zawirowanie semantyczne, także kompetencyjne, mało istotne ostatecznie.

(...) Coraz więcej jest mostów wieloprzęsłowych, zaistniałych w układzie liniowym, płaskich, niekoniecznie łukowych, choć łuk właśnie jest syntezą mostu, jednym gestem, ruchem ręki przeniesionej nad głową określamy przerzucenie mostu nad rzeką. Forma łukowa A+B+A to forma doskonała, symetryczna, skończona, stosowana przykładowo z powodzeniem w muzyce, w formie sonatowej. Początek jest zakończeniem, a zakończenie początkiem, tam i z powrotem.

Symboliczne znaczenie słowa *most* wciąż robi karierę, politycy i dziennikarze lubią mówić o wznoszeniu mostów, mając na myśli nawiązywanie kontaktów, tworzenie porozumień. Świadczy o tym użycie słowa w sensie pozytywnym: *budować mosty* i negatywnym – *mosty za sobą palić*⁷⁵.

Widzimy ponownie, że funkcje architektoniczne i symboliczne mostu przenikają się. Most staje się atrakcyjnym tematem czy wręcz towarem – metafora łączenia, zbliżania jest jedną z częściej używanych w politycznych dyskursach. Podobnie jak w przypadku opisywanych wcześniej strategicznych funkcji realnych mostów i ich niszczenia, w dyskursie politycznym równie istotne jest symboliczne budowanie mostów i łączenie, co ich burzenie i dzielenie – bowiem opierając się na podziałach najłatwiej jest budować nowe tożsamości, własne nowe określenia grup. Symboliczne znaczenie, znane mocodawcom, inwestorom, architektom i inwestorom wkracza, jak wynika z powyższego, do sfery planowania i projektowania. Mosty czasami buduje się większe i bardziej efektowne niż wymagałyby tego uwarunkowania techniczne, czyni się tak po to, by dać odbiorcy poczucie pewności i stabilności, budować pozycję inwestora (zazwyczaj są to władze państwowe lub lokalne), i wiarę w jego umiejętność tworzenia dogodnych warunków dla rozwoju.

Wykorzystywanie uniwersalnej symboliki mostu dotyczy czasami również kwestii pozornie dość przyziemnych i codziennych. Na umieszczenie rysunków mostów zdecydował się na przykład projektant banknotów stosowanej w wielu krajach europejskich waluty euro. Mając możliwość wyboru w nieskończonym zbiorze występujących w kulturze symboli, Robert Kalina wybrał mosty, a jego projekt zwyciężył w konkursie zorganizowanym przez

⁷⁵ J.A. Włodarczyk, *Literacki słownik architektury*, Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, Katowice 2007, s. 257.

Radę Europejskiego Instytutu Monetarnego w połowie lat 90. XX wieku. W tekście poświęconym zagadnieniu symboliki banknotów europejskiej waluty Andrzej Ryżyński pisze, że mosty zawsze miały dodatkowe znaczenie, które wykraczało poza ich podstawową funkcję:

Stąd mosty nigdy nie były traktowane tylko jako dzieło inżynierskie, ale miały wartość symbolu. Często też inwestowano w mosty spore pieniądze – większe od wymaganych dla spełnienia ich funkcji technicznych, po to aby stały się bardziej efektowne i monumentalne⁷⁶.

Rysunki mostów zostały zamieszczone na banknotach wspólnej europejskiej waluty autorstwa austriackiego projektanta banknotów Roberta Kaliny. Podkreślają funkcję łączącą. Most symbolizuje projekt wspólnoty państw, które niezależnie od tego, jak wiele je dzieli, mają pewne wspólne wartości i cele. W obecnym systemie panującym w Europie, który opiera się przede wszystkim na wspólnym rynku, współpracy gospodarczej, a również w innych dziedzinach w dużej mierze na wymianie finansowej, jest to ważne. Przy okazji warto podkreślić, że mosty zamieszczone na banknotach nie są konkretnymi mostami, to mosty „typowe” czy też „idealne”⁷⁷. Również ten fakt, decyzję autora, żeby nie opierać projektu o realnie istniejące europejskie mosty, wydaje się zastanawiający. Dzięki temu udaje się utrzymać uniwersalną symbolikę mostu, która nie odnosi się do konkretnych budowli, realnych miast czy krajów. Interesujący – w kontekście rozważań, które pojawią się w dalszej części pracy w związku z esejem Georga Simmla *Most i drzwi*⁷⁸ – jest fakt, że banknoty europejskiej waluty z jednej strony ozdobione są tymi właśnie mostami, z drugiej natomiast rysunkami drzwi i okien.

Figura

Na początku rozważań na temat figury mostu, jej miejsca i znaczenia w kulturowym obrazie Stambułu warto zastanowić się nad tym, czym jest figura i dlaczego mówimy właśnie o niej, a nie o metaforze czy omówionym wcześniej symbolu mostu. Pytanie stanowiące punkt wyjścia do rozważań zawartych w niniejszej rozprawie jest następujące: jaką rolę w dyskursie dotyczącym Stambułu pełni figura mostu? Patrząc przez pryzmat figury mostu widzimy określone rzeczy – to przyjęta perspektywa w dużej mierze determinuje to, co udaje nam się

⁷⁶ A. Ryżyński, *Most jako symbol*, w: *Drogi, mosty, przeprawy, eustaria: realia i dysproporcje*, red. L. Zimowski, K. Borowski, Wydawnictwo Artserwis, Poznań 2007, s. 15.

⁷⁷ Ibidem, s. 15.

⁷⁸ G. Simmel, *Most i drzwi. Wybór esejów*, Wydawnictwo Oficyna Naukowa, Warszawa 2006.

zauważyć, zbadać i nazwać, a co pozostaje w cieniu, na marginesie, poza obszarem naszego zainteresowania.

Łacińska „figura” oznacza „kształt nadany sztuką ludzką, sztuczną podobiznę czegoś”, i stawiana jest w kontraście do „formy” – „postaci naturalnej i najdoskonalszej”⁷⁹. Jak pisze Ewelina Suszek w *Ilustrowanym słowniku terminów literackich*: „Figura (łac. *figura*) olśniewa wielością znaczeń: plastyczna forma, kształt, rysunek, zarys, rodzaj, gatunek, właściwość, wygląd zewnętrzny, postawa, posąg, obraz, odbicie, wizerunek, wyobrażenie, wrażenie, pozór⁸⁰.” Figura przez retorykę antyczną była klasyfikowana jako szczególny sposób kształtowania wypowiedzi, zapewniający wartość estetyczną oraz sugestywność oddziaływania⁸¹. Rozumiano przez nie celowe modyfikacje lub przekraczanie obyczaju językowego, na poziomie gramatyki i języka, przy równoczesnym określeniu, że należy używać ich z umiarem i stosować właściwie. W antycznej retoryce wyróżniano dwa podstawowe rodzaje figur retorycznych – figury myśli, dotyczące kompozycji, ale i figury języka, związane z językowym kształtowaniem tekstu⁸².

W kontekście prowadzonych badań istotna dla nas jest figura myśli, która odmiennie od figury słów „pozostaje, jakichkolwiek słów użyć zechcesz⁸³”, jak stwierdza Cyceon w rozprawie *O mówcy*. Jest to oczywiście figura daleka od antycznej koncepcji retoryki, przefiltrowana przez budowane przez wieki koncepcje jej dotyczące. Współczesna koncepcja określająca figury jako relacje wydaje się najbardziej adekwatna przy okazji rozważań dotyczących obrazu kulturowego – dotyczy ona bowiem nie tylko związków pojawiających się między konkretnymi słowami, lecz także większych obszarów dyskursywnych⁸⁴. Próbując określić na potrzeby tej rozprawy czym jest figura w kontekście obrazu kulturowego miasta, spróbujemy określić następującą definicję: jest to wyobrażenie, wokół którego budowany jest dyskurs dotyczący miasta, na wielu poziomach funkcjonowania tego dyskursu. Jest to figura myśli, rozmyślnie wykorzystywana przez mówiącego/piszącego, w celu zbudowania pewnego nastroju, obrazu o określonym charakterze. Figura niesie ze sobą zestaw znaczeń i kontekstów, które wykorzystywane są stale do tworzenia nowych kontekstów i znaczeń, do uzupełniania, poszerzania przedstawianego obrazu. Figura służy czasami również celom przeciwnym – jeżeli

⁷⁹ E. Suszek, *Figura*, w: *Ilustrowany słownik terminów literackich. Historia, anegdota, etymologia*, red. Z. Kadłubek, B. Mytych-Forajter, A. Nawarecki, Wydawnictwo Słowo/obraz Terytoria, Gdańsk 2018, s. 185.

⁸⁰ Ibidem, s. 182.

⁸¹ *Słownik Terminów Literackich*, red. J. Sławiński, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 2005, s. 205.

⁸² M. Król, G. Krupiński, H. Sułek, *Nowy słownik terminów literackich*, Krakowskie Wydawnictwo Naukowe, Kraków 2009, s. 120.

⁸³ M.T. Cicero, *O mówcy*, przeł. B. Awianowicz, Wydawnictwo Maek Derewiecki, Kęty 2010, s. 56.

⁸⁴ Ibidem, s. 185.

jest ugruntowana i dominująca, jej funkcjonowanie nie dopuszcza różnorodności, może powodować ograniczenie i zamknięcie, może uniemożliwiać przedstawienie obrazu innego niż dominujący. Równocześnie – nawet w sytuacji, gdy opiera się na określonym wyobrażeniu, w naszym przypadku będzie to most – immanentną cechą figury jest jej dynamika i zmienność, ruch i transformacja⁸⁵, dotycząca znaczeń, kontekstów, sposobów wykorzystania, obszarów, których dotyczy i z którymi jest łączona.

Metafora jest narzędziem, które wydaje się dużo mniej zakorzenione, mniej stabilne, podczas gdy figura jest powtarzalnym, regularnym, a nawet wręcz codziennym zjawiskiem w dyskursie. Jak pisze Gaston Bachelard w tekście *Poetyka przestrzeni: szuflada, kufry i szafy*:

Metafora jest najwyżej obrazem sfabrykowanym, bez głębokich, prawdziwych i rzeczywistych korzeni. Jest lub powinna być wyrażeniem efemerycznym, użytym raz, mimochodem. Trzeba uważać, by nie myśleć zanadto za pomocą metafory⁸⁶.

W przedstawionym dalej rozróżnieniu Bachelarda na metaforę i obraz, figura będzie znacznie bliżej obrazu czy wyobrażenia. Figura jest znacznie bardziej rzeczywista, jej status figury przypieczętowanie częstotliwość jej stosowania, powtarzalność występowania w tekstach.

Figura mostu

Pisząc o wyodrębnianiu perspektyw badań przestrzeni w literaturze Janusz Sławiński wymienia szereg takich perspektyw, z których kilka może być cennych również dla niniejszej rozprawy. Autor nie pisze bowiem o perspektywie badawczej dotyczącej wyłącznie literatury pięknej, lecz dotyczącej szerzej całego systemu kulturowych odniesień⁸⁷. Punktem wyjścia, który wydaje się najbardziej interesujący w kontekście naszych badań, są dociekania „nad archetypicznymi uniwersaliami przestrzennymi⁸⁸”. Chodzi tu o „powracalne obrazy czy fabuły osnuwające się wokół wyobrażeń Pionu, Poziomu. Centrum, Domu, Drogi, Czełusci, Podziemia, Labiryntu – to uporczywa przypomnienia archaicznych złóż kolektywnej podświadomości, wariacje kilku elementarnych tematów, żyjących w najdłuższym czasie

⁸⁵ Ibidem, s. 182.

⁸⁶ G. Bachelard, *Poetyka przestrzeni: szuflada, kufry i szafy*, w: „Pamiętnik Literacki”, Tom 67, Numer 1, 1976 s. 233.

⁸⁷ J. Sławiński, *Przestrzeń w literaturze: elementarne rozróżnienia i wstępne oczywistości*, w: *Przestrzeń i literatura* red. M. Głowiński, A. Okopień-Sławińska, Wydawnictwo PAN, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1978, s. 11.

⁸⁸ Ibidem, s. 12.

historii – w czasie antropologicznym⁸⁹.” Do tej grupy wyobrażeń można dodać również most, jako obraz należący niewątpliwie do zbioru obecnego w „złożach kolektywnej podświadomości” – widać do choćby po wielości przedstawień, kontekstów i znaczeń symbolicznych, w których most pojawiał się w różnych kulturach i religiach na całym świecie, a które przedstawiliśmy we wcześniejszej części rozdziału.

Kolejna perspektywa wyróżniona przez Sławińskiego, a interesująca również z perspektywy rozważań nad figurą mostu, to „wzory doświadczania przestrzeni”, związane z korelatami hierarchii społecznej; „obszary «własne» i «cudze», powszednie i sakralne, związane z praktyką społeczną i odpowiadające bezruchowi lub fantasmagoryjnym aspiracjom, przestrzenie obrony i przestrzenie podboju; ustalone waloryzacje moralne, światopoglądowe czy estetyczne miejsc, stref, kierunków, stron świata, krain – tłumaczące się na gruncie mitologii, religii, ideologii społecznych etc.”⁹⁰ Oglądany z różnych perspektyw most, każdorazowo znajduje się na przecięciu pól znaczeniowych poszczególnych przeciwieństw. Można tutaj przejść nawet do kwestii poruszanych w dalszych częściach pracy, związanych z antagonizowaniem przestrzeni usytuowanych czy też lokalizowanych w dyskursie po dwóch stronach mostu, przestrzeni faktycznie bliskich, a pozornie odległych i przeciwnie, faktycznie odległych, a na pozór bliskich.

Nowe perspektywy otwiera również spojrzenie na most w kontekście podziału na miejsce i przestrzeń, co przedstawione jest w klasycznej publikacji Yi-Fu Tuana pt. *Przestrzeń i miejsce*. W dużym uproszczeniu powiedzieć można, że rozumiane w ten sposób miejsce jest domem, wszystkim co bliskie i znane, obszarem zakorzenienia, strefą bezpieczeństwa i komfortu, a przestrzeń – wolnością, zmianą, nieznanym światem, potencjalnym niebezpieczeństwem i wyjściem ze strefy komfortu⁹¹, ale:

Miejsce to bezpieczeństwo, przestrzeń to wolność: przywiązani jesteśmy do pierwszego i tęsknimy za drugim. Nie ma lepszego miejsca niż dom. Co to jest nasz dom? (...) Przestrzeń i miejsce są zasadniczymi składnikami naszego świata; uważamy je za oczywiste. Kiedy jednak zaczniemy się nad nimi zastanawiać, dostrzeżemy może niespodziewane znaczenia i pojawią się pytania, o których nie myśleliśmy przedtem⁹².

Most będzie w tym kontekście ponownie czymś pomiędzy tymi dwoma ekstremami – łącznikiem między miejscem (tym, w którym się znajdujemy i które znamy, co buduje nasze

⁸⁹ Ibidem, s. 13.

⁹⁰ Ibidem, s. 12.

⁹¹ Y.F. Tuan, *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1987, s. 11.

⁹² Ibidem, s. 13.

poczucie bezpieczeństwa), a przestrzenią – tym, co jest dalej, po drugiej stronie, poza zasięgiem naszej codzienności, co zazwyczaj budzi nasz niepokój. Most jest w pewnym sensie połączeniem miejsca z przestrzenią, punktem, w którym spotykają się te dwie odmienne kategorie. Przed zbudowaniem mostu, to, co jest po drugiej stronie rzeki czy innej przeszkody, stanowi przestrzeń, rozumianą jako coś nieznanego, a przez to również dalekiego. Kiedy stawiamy tam most, ustalamy stałe połączenie, umożliwiamy kontakt, przestrzeń po drugiej stronie mostu staje się przynajmniej w jakimś stopniu miejscem. Innym niż to, z którego przychodzimy, lecz znanym i określonym, możliwym do odwiedzenia, zobaczenia, zbadania i opisanego. Czasami kontakt staje się czymś utrudniającym komunikację, pogłębiającym niepokój, potwierdzającym zbudowane na niewiedzy stereotypy, zaburzającym proces poznania, utrudniającym proces budowania tożsamości. Nad tą kwestią szerzej zastanowimy się w rozdziale V, zatytułowanym *Most jako rozdarcie*.

Najczęściej jednak most spełnia swoją funkcję i dzięki stabilności, stałemu miejscu, które zajmuje w przestrzeni, otwiera szersze perspektywy. Idąc tropem określeń Yi-Fu Tuana: umożliwia włączenie tego, co wcześniej było «przestrzenią-wolnością» do sfery „miejsca, które znamy”⁹³. Samo zastanawianie się nad kategoriami miejsca i przestrzeni może powodować pojawienie się nowych niespodziewanych pytań i zmianę w postrzeganiu, a nawet ocenianiu otaczającej nas rzeczywistości. Faktyczne otwarcie się na tę przestrzeń może przynosić jej eksploracja i poznanie. Być może nigdy nie uda się jej poznać w takim stopniu jak miejsca, które jest naszym punktem wyjścia. Jednak samo dotknięcie tego nieznanego świata, tajemniczej dotychczas części rzeczywistości, zerknięcie przez „dziurkę od klucza” przynosi jeszcze więcej pytań, wątpliwości i refleksji, a co za tym idzie ocen i przekonań. To właśnie jest moment, w którym fizyczne zbliżenie się do tego, co odległe (tutaj: do przestrzeni), może nas mentalnie do niej równie mocno przybliżyć, co od niej oddalić.

W eseju *Most i drzwi* Georg Simmel pisze o moście jako o elemencie rzeczywistości, który dowodzi ludzkiej zdolności do łączenia i dzielenia, zarówno na poziomie koncepcji, jak i wprowadzania realnej zmiany w przestrzeni. Jest to stwierdzenie zgodne z tym, co na temat mostu mówią definicje w leksykonach, słownikach i encyklopediach. Most jako budowla niewątpliwie łączy, umożliwia przemieszczanie się między punktami (dwa brzegi, dwa miejsca). Zanim jednak dwa miejsca zostaną połączone, zanim zostanie postawiony łączący je most, muszą one zostać uznane za oddzielone, ten podział musi zostać zauważony i nazwany.

⁹³ Ibidem, s. 13.

Nie da się połączyć dwóch rzeczy czy miejsc, które nie zostały wcześniej uznane za rozdzielone:

Tylko człowiekowi – w odróżnieniu od natury – dane jest łączyć i rozdzielać, i to w szczególny sposób, mianowicie tak, że jedno jest zawsze warunkiem drugiego. Gdy z nietkniętego zbiorowiska rzeczy naturalnych wyłowimy dwie, aby określić je jako „oddzielone”, to w naszej świadomości już odnieśliśmy je do siebie wzajem, wyróżniliśmy je w stosunku do reszty. I odwrotnie: uważamy za związane ze sobą tylko te rzeczy, które przedtem wyodrębniliśmy; rzeczy muszą być osobno, aby mogły być razem⁹⁴.

I dalej:

Człowiek jest istotą łączącą, która zawsze musi rozdzielać, aby móc łączyć – toteż gołe, neutralne istnienie dwóch brzegów musimy najpierw duchowo ująć jako rozdział, aby połączyć je mostem. Człowiek jest też istotą, która potrzebuje granic i nieustannie je przekracza⁹⁵.

Umiejętności łączenia i dzielenia Simmel określa jako działanie charakterystyczne wyłącznie dla człowieka, wyróżniające go spośród innych istot. Most jest w tym kontekście doskonałym przykładem obrazującym tę wyjątkową ludzką umiejętność, jej zastosowanie i efekty. Dwa miejsca zostają uznane za odrębne, rozdzielone, dzieli je przeszkoda, która również zostaje zidentyfikowana – rzeka, jezioro, wąwóz. Następnie, na skutek ludzkiej refleksji (skoro dwa punkty pozostają rozdzielone, warto spróbować je połączyć – refleksja może dotyczyć względów praktycznych, takich jak potrzeba regularnego przemieszczania się, może wynikać z ciekawości dotyczącej tego, co jest „po drugiej stronie”, względów strategicznych, związanych np. z prowadzeniem działań wojennych i koniecznością przeprowadzenia wojsk na drugą stronę rzeki, bądź też uproszczenia/skrócenia ważnego szlaku handlowego), przy wykorzystaniu znanej technologii i dostępnych materiałów, postawiony zostaje most. Dzięki temu udaje się połączyć dwa punkty, chociaż w dalszym ciągu nie są one tożsame i nie stanowią całości.

Choć wyraźnie widać, że moment połączenia jest wtórny w stosunku do momentu rozdzielania, jednak w kontekście mostu, dużo istotniejszym aspektem przeciwieństwa łączenie-dzielenie jest moment połączenia, czyli ukończenia budowy, moment oddania mostu do użytku, przekraczania mostu, przechodzenia na drugą stronę i poznawania znajdującej się tam przestrzeni. To połączenie, a nawet **ciągłe łączenie**, jest celem, dla którego zostaje najpierw wymyślony, a następnie wzniesiony: „W korelacji rozdziału i zjednoczenia most uwydatnia

⁹⁴ G. Simmel, *Most i drzwi*, op. cit., s. 248.

⁹⁵ Ibidem, s. 255.

zjednoczenie, gdyż przewycięża dystans, ukazując go w naocznej i wymiernej postaci⁹⁶”. Jak wspomniano, most jest więc przykładem czy wręcz dowodem na cechę ludzką, która wyróżnia go spośród innych istot – zdolności podporządkowywania sobie przestrzeni w sposób zaplanowany, jego wyjątkowej mocy sprawczej:

Szczytowym osiągnięciem w tej dziedzinie jest budowa mostu. Tu ludzkiej woli łączenia przeciwstawia się nie tylko bierny opór przestrzennej osobności, ale opór czynny, wynikający ze szczególnej konfiguracji. Pokonując tę przeszkodę, most symbolizuje rozszerzenie sfery naszej woli na przestrzeń. Jedynie dla nas brzegi rzeki nie tylko zajmują różne miejsca w przestrzeni, lecz są także „rozdzielone”; gdybyśmy ich najpierw nie łączyli w naszym celowym myśleniu, zgodnie z naszymi potrzebami i naszą wyobraźnią, pojęcie rozdziału nie miałooby znaczenia. Ale naturalna forma niejako rozmyślnie wychodzi naprzeciw temu pojęciu, rozdział elementów wydaje się ustanowiony sam w sobie, a oto ponad nim przechodzi duch pojednania i jednoczy to, co było rozdzielone⁹⁷.

Jest most dowodem na ludzkie zwycięstwo nad przestrzenią. To właśnie pokonanie dystansu, jego wyraźne zmniejszenie, umożliwienie przemieszczania się między punktami jest owocem ludzkiej myśli i pracy: „Most godzi momenty rozdziału i połączenia w ten sposób, że ten pierwszy wydaje się raczej sprawą natury, ten drugi – raczej sprawą człowieka⁹⁸”.

W tym kontekście, gdy most jest budowlą przede wszystkim łączącą, fakt wcześniejszego rozdziału/podziału zaczyna być traktowany jako stan naturalny. W ten sposób most znajduje się na krawędzi podziału na to, co stanowi „kulturę” (rozumianą jako to, co zostało stworzone przez człowieka) i „naturę” (rozumianą jako to, co istnieje bez ingerencji ludzkiej), będąc przyporządkowany zdecydowanie do tej pierwszej.

Za wszystkimi budowlami stoi ludzka refleksja i zamysł – w szczególny sposób dotyczy to mostu, którego konstrukcja nie należy do najprostszych, wymaga szczególnie dużego przemyślenia, nakładu pracy itd., równocześnie ta prymarność ludzkiej koncepcji, myśli, dotyczy praktycznie wszystkich aspektów ludzkiego życia, na pewno zaś wszelkich budowli. To właśnie kategorie podziału i połączenia wydają się w sposób szczególny łączyć się z tworzonymi przez ludzi dziedzinami architektury i budownictwa. Jak czytamy u Simmla:

Pierwszy człowiek, który zbudował chatę, ujawnił – jak pierwszy budowniczy drogi – specyficzną ludzką moc wobec natury, gdyż z ciągłości i nieskończoności przestrzeni wykroił działkę i

⁹⁶ Ibidem, s. 251.

⁹⁷ Ibidem, s. 249-250.

⁹⁸ Ibidem, s. 252.

ukszałtował ją w szczególną jedność zgodnie z jakimś zamysłem. Jakaś część przestrzeni została w ten sposób związana i oddzielona od reszty świata⁹⁹.

Figura mostu a Stambuł

Figura mostu w przypadku Stambułu jest centralnym punktem, wokół którego kształtuje się dyskurs oraz pierwszym odniesieniem, po które się sięga. Mówiąc, pisząc, myśląc o Stambule nie da się uciec od mostu ani realnego, ani symbolicznego. Można zaprzeczać figurze mostu, dyskutować z nią, mówić o jej nadużywaniu, nie można jej jednak całkowicie pominąć. W przypadku omawianej figury mostu można stwierdzić, że metafory dotyczące miasta takiego jak „most między religiami/kulturami”, „most między Europą a Azją” (tutaj chodzi oczywiście nie o tylko realne połączenie kontynentów, lecz o połączenie dwóch kręgów kulturowych, religijnych, a nawet cywilizacyjnych, których odrębność jest wyraźnie podkreślana) są oczywiste. Przytoczone metafory, podobnie jak wiele innych związanych z mostem metafor, stanowią części składowe omawianej przez nas figury. Figurą jest natomiast sam most jako *leitmotiv* czy też centralna kategoria, wokół której zbudowany jest dyskurs dotyczący Stambułu.

W tym sensie figura mostu stanowi też perspektywę, z której patrzymy na miasto, jego codzienność, jego rolę, jak również historię i kulturowe znaczenie, to dominanta dyskursu. Czy postrzeganie Stambułu przez pryzmat mostu powoduje, że z europejskiego punktu widzenia jest bliżej do tego miasta, jest ono bardziej zrozumiałe, europejskie? Czy w dyskursie zbudowanym wokół tej figury Stambuł zlokalizowany jest po europejskiej stronie mostu? Czy też wręcz przeciwnie, nieustające i regularne wykorzystywanie figur mostu w kontekście Stambułu powoduje, że miasto jest coraz dalsze, mniej zrozumiałe, coraz bardziej wschodnie? Czy leży po tej obcej, innej, azjatyckiej stronie?

Figura mostu jest dominującym punktem odniesienia dla większości autorów piszących o tym mieście. Dotyczy to zarówno literatury pięknej, publicystyki, jak również tekstów ukazujących się w prasie, w przewodnikach turystycznych czy przy okazji katalogów wystaw, festiwali filmowych, teatralnych itd. Figura mostu jest również najczęściej pojawiającym się wyobrażeniem w dyskursie dotyczącym Stambułu – nie chodzi tu wyłącznie o źródła pisane. Również odwiedzający Stambuł turyści czy też osoby zamieszkujące miasto na stałe lub tymczasowo, odwołują się często do tego wszechobecnego wyobrażenia. Nawiązując do

⁹⁹ Ibidem, s. 251.

przedstawionych wcześniej symbolicznych podziałów na rozdzielone/rozdzielające oraz połączone/łączące, można podsumować te powszechne przekonania następująco: Sztambuł jest miastem, które łączy „naturalnie” rozdzielone, odrębne przestrzenie – faktyczne, kulturowe, religijne i jest miejscem przenikania się odmienności. Sztambuł, a wcześniej Konstantynopol, był i jest miejscem spotkania i rozdziału, miejscem, gdzie spotykamy się z innością, swoistą „bramą na Wschód”, pierwszym „egzotycznym” przystankiem w orientalnych podróżach Europejczyków. Sztambuł, a wcześniej Konstantynopol, w ujęciu podstawowym i dominującym od kilkuset lat, to **miasto-most**. Dotyczy to oczywiście wyłącznie sfery dyskursywnej, rzeczywistym odzwierciedleniem tych wyobrażeń zajmiemy się w dalszej części rozprawy.

Jak zaznaczono figura mostu wiąże się przede wszystkim z kategoriami podziału i połączenia, z określeniem, co jest swoje/obce, bliskie/dalekie, znane/nieznane oraz z nazywaniem, przekraczaniem, przemieszczaniem, scalaniem. Most jest równocześnie przestrzenią łączenia i podziału, akt budowania mostu jest równie znaczący jak akt jego zamykania, burzenia. Most pozwala poznać/spotkać „Innego”, poszerzać perspektywę, stwarzać wspólną łączącą historię i codzienność. Określa również przestrzeń, w której „Inny” zamieszkuje, skąd się wywodzi, most dookreśla tożsamość własną i oddziela od tych, którzy nie są nami. Most łączy dwa brzegi, dwie strony, podkreślając równocześnie ich odrębność, właśnie dzięki istnieniu możliwości kontaktu i połączeniu, budzi ciekawość, jasno określając granicę. W stosunku do mostu zawsze musimy przyjąć jakąś pozycję, odpowiedzieć na pytanie, po której stronie mostu jesteśmy, po której chcemy być, zastanowić się, co jest po drugiej stronie i co to dla nas znaczy. Poza funkcją łączenia i dzielenia most jest również jakością samą w sobie, przestrzenią, miejscem. Także na moście toczy się życie, również sama przestrzeń mostu jest przestrzenią spotkania, często w pół drogi, swoistą ziemią niczyją, która czasami daje więcej możliwości przekroczenia własnych kategorii, bezkarnego poszukiwania, wyjścia ze strefy dobrze znanych kategorii, którymi posługujemy się w na co dzień.

Wykorzystywana w dyskursie dotyczącym Sztambułu figura mostu wydaje się wręcz wyprzedzać samo istnienie miasta – położenie geograficzne miasta predestynowało je do tego, aby powstała tu „stolica świata¹⁰⁰”. Figura mostu w przypadku Sztambułu może stanowić przykład tezy Władimira Toporowa, mówiącej że preegzystujący mit (w tym przypadku mostu, lecz również granicy, łączenia i podziału, przestrzeni, w która jest już „przestrzenią tam, inną niż tu”) w pewnym sensie może stworzyć miasto, że figura mostu była wcześniejsza, niż sam Sztambuł. Sfera symboliczna kieruje tutaj działaniami ludzkimi już na etapie zakładania miasta

¹⁰⁰ S. Filipowska, *Obraz dziewiętnastowiecznego Sztambułu*, op. cit., s. 17.

(pierwszy Byzantion, a następnie Konstantynopol), następnie jego rozwoju i funkcjonowania przez wieki, pod rządami różnych władców. W równej mierze dotyczy to współczesnego zachodniego dyskursu związanego ze Stambułem, który również, jako wytrychem do interpretacji szeroko pojętej kultury miasta, „posługuje się” mostem.

Stambuł jest mostem w wielu kontekstach – politycznym, geograficznym, kulturowym. Dosłownie jest to miasto położone na dwóch brzegach Cieśniny Bosforskiej, uznawanej za naturalną granicę między Europą i Azją. Stambuł określany jest również jako symboliczna granica między religiami, kulturami, stylami życia, kulturami politycznymi. Most jest najbardziej oczywistą, a równocześnie najbardziej nadużywaną figurą odnośnie do Stambułu, jest wytrychem, którym bardzo łatwo można otworzyć niewłaściwe drzwi.

Stambuł jest często pokazywany jako miejsce „w pół drogi”, „pomiędzy” – jeszcze nie Azja, a już nie Europa; już Orient, lecz trochę nadal Okcydent. Przestrzeń „pomiędzy” nie jest jednak nigdy miejscem wygodnym, tutaj pole do interpretacji jest jeszcze większe. To, co uda nam się w tej specyficznej przestrzeni „pomiędzy” osiągnąć zależy w największej mierze zależy od otwartości, chęci, umiejętności, wiedzy i doświadczenia.

Rozdział II

Mosty w przestrzeni miejskiej Stambułu

Projekt modernizacyjny w Imperium Osmańskim i Turcji – westernizacja

Kierunek zmian wdrażanych w Imperium Osmańskim, a następnie w Republice Tureckiej, od wieków miał wektor zachodni. W dużym uproszczeniu można przyjąć, że wszystkie projekty łączą się w jeden szeroki projekt modernizacyjny, na skutek którego dawne Imperium Osmańskie przeistoczyło się we współczesną Republikę Turecką. Poszczególne etapy modernizacji różniły się między sobą zakresem i treścią, jak również oficjalnym celem ich wdrażania, jednak jeśli spojrzymy z dystansu, wszystkie miały wiele wspólnych mianowników. Jak wspomniano, projekty modernizacyjne, których wiele możemy zaobserwować od końca XVIII wieku, realizowane były przez władze głównie ze względu na narastający kryzys gospodarczy i coraz bardziej widoczną, szczególnie w kontekście sytuacji międzynarodowej, słabość Imperium Osmańskiego. Przedsięwzięcia, o których mowa, miały na celu zbliżenie do nowoczesności, zbudowanie symbolicznego (a często również realnego) mostu do świata, który niespodziewanie wyprzedził w rozwoju gospodarczym i technicznym Imperium Osmańskie. Wszystkie odsłony projektu modernizacyjnego, zarówno te pierwsze, niezwiązane z żadną określoną i szerszą polityką rządzących, jak i te współczesne, mają wiele cech wspólnych. Każdorazowo stanowiły próbę zamazania lub radykalnej zmiany znaczenia wcześniejszej historii miasta – zaczynając od minimalizowania chrześcijańskiej historii miasta po roku 1453, przez niwelowanie znaczenia rządów poprzednich sułtanów, a potem sułtanów w ogóle, kończąc na stopniowym zmienianiu znaczenia reform wczesnej republiki i ograniczaniu (obecnie) przestrzeni świeckości państwa. Palimpsestowy charakter obrazu kulturowego miasta jest więc w ogromnej mierze właśnie efektem działań związanych z kolejnymi projektami modernizacyjnymi. Równocześnie wszelkie realizacje wielkich projektów zaczynały żyć drugim życiem, nieoficjalnym, ulicznym, codziennym, kreowanym przez mieszkańców w sposób niezaplanowany i spontaniczny, wynikający zazwyczaj z potrzeby chwili i codzienności właśnie.

Już w XVIII wieku wiadomo było, że konieczne jest wprowadzenie w państwie osmańskim zasadniczych zmian. Wprowadzane rozwiązania nie miały w otwarty sposób stanowić naśladowania wzorców zachodnich, jednak ten kierunek był nieunikniony. To właśnie europejskie mocarstwa coraz częściej zwyciężały nad Imperium Osmańskim, odbierając mu

ziemie, wpływy oraz prestiż na arenie międzynarodowej. Osmanowie nie mieli wyboru, musieli stopniowo coraz bardziej otwierać się na świat zachodni, chociażby integrując swoją gospodarkę z gospodarkami europejskimi. Od końca XVIII wieku, Imperium Osmańskie, a następnie Republika Turecka musiały „doganiać” świat zachodni, pozostając w związku z tym w bardzo trudnej pozycji, raczej zdominowanego niż dominującego¹⁰¹.

Podjmowane wysiłki związane z modernizacją państwa stanowiły próbę doścignięcia i dopasowania się, a także zbudowania mostu między Imperium Osmańskim/Turcją a Europą/światem zachodnim, stworzenia połączenia, które pozwoli na poprawę własnej pozycji. Niezależnie od kontekstu władzy, pieniędzy i dominacji kulturowej, która od pewnego momentu w historii zaczęła mieć ściśle określone wartości i kierunki, próby zbliżenia miały również inne aspekty, poznania i zbliżenia z nieznanym lub mniej znanym, spotkania z innością i nowoczesnością (rozumianą również jako coś nieznanego). Temat modernizacji i westernizacji zostanie szerzej rozwinięty w rozdziałach III, IV oraz szerzej omówiony krytycznie w rozdziale V.

Jednym z kluczowych elementów wszystkich podejmowanych prób modernizacji państwa tureckiego była realizacja inwestycji infrastrukturalnych zmieniających oblicze poszczególnych miast i miasteczek, szczególnie zaś Stambułu. W wieku XIX inwestycje te w dużej mierze dotyczyły komunikacji między regionami – budowy dróg, kolei żelaznych, potem stopniowe uprzemysłowienie kraju. W samym Stambule najistotniejsze i najbardziej widoczne były i są projekty związane z komunikacją, przemieszczaniem się pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta – Sultanahmed i Beyoğlu, azjatycką i europejską stroną Bosforu. Podobne, planowane z rozmachem inwestycje realizowane były również w XX wieku, w czasach rządów różnych opcji politycznych, w ostatnim dziesięcioleciu natomiast, pod rządami AKP, nabrały one naprawdę niezwykłego tempa.

Co istotne z punktu widzenia naszych rozważań, wszystkie duże inwestycje infrastrukturalne w Stambule były ważne nie tylko ze względu na swoją funkcjonalność – każdorazowo w ogromnej mierze stanowiły element walki politycznej, dyskursu podkreślającego wagę i wielkość tureckiego państwa, narodu oraz aktualnego aparatu władzy i rządzących osób. Inwestycje infrastrukturalne zawsze były wykorzystywane przez władze w celach propagandowych – stanowią one bowiem dowód tego, że państwo jest silne, dba o swoich obywateli, rozwija się, ma pieniądze, które może inwestować, bądź też jest na tyle sprawne, że z łatwością przyciąga inwestorów zewnętrznych. Szczególnie mocno widać to przy okazji

¹⁰¹ P. Nykiel, *Turecka droga do nowoczesności*, op. cit., s. 12.

inwestycji związanych z mostami nad Bosforem i budową tuneli pod Bosforem. Rządząca w Turcji AKP od lat realizuje ogromne projekty infrastrukturalne, w dużej mierze dotyczące Stambułu, lecz nie tylko. Projekty te wzbudzają wiele kontrowersji, mimo że wydają się odpowiedzią na istotne problemy i potrzeby mieszkańców, przedsiębiorców, turystów. Nie są realizowane w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, są planowane odgórnie, w sposób, który odpowiada władzom. Następnie są zaś skrupulatnie wykorzystywane przez władze w walce o dyskurs publiczny. W tym kontekście możemy mówić o bezpośrednim nawiązywaniu kolejnych tureckich decydentów do tradycji osmańskiej i przynajmniej pozornej omnipotencji osmańskiego sułtana.

Podkreślić należy, że ostatnia dekada obfituje w planowanie, ogłaszane i realizację przez władze, przy udziale środków prywatnych, megaprojektów infrastrukturalnych, takich jak Tunel Europa-Azja, Most Bosforski, pociągnięta pod Bosforem część kolejki Marmaray, Nowe Lotnisko czy Kanał Stambulski¹⁰². Wydaje się, że AKP kontynuuje długą turecką, a wcześniej osmańską tradycję do realizowania przede wszystkim działań o ogromnym rozmachu i znaczeniu, nie tylko infrastrukturalnym i użytkowym, lecz również symbolicznym.

Mosty w przestrzeni miejskiej Stambułu

Jak wspomniano, most w kontekście podejmowanych prób modernizacji oraz w kontekście Stambułu pojawia się również w sensie bardzo dosłownym, infrastrukturalnym. W położonym na dwóch brzegach Bosforu mieście komunikacja między brzegami jest i była sprawą kluczową. Jednym z podstawowych problemów mieszkańców Stambułu są drastycznie długie dojazdy do pracy i permanentne stanie w korkach. Bardzo długo komunikacja między kontynentami odbywała się prawie wyłącznie drogą wodną – różnej wielkości i różnego rodzaju łodziami. Stały most nad Bosforem postawiono bardzo późno, dopiero w latach 70. XX wieku. Warto jednak podkreślić, że przeprawy mostowe nad cieśniną mają dużo dłuższą tradycję. Już w VI wieku p.n.e. król Dariusz rozkazał zbudować tymczasowy most nad Bosforze, w celu przeprowadzenia wojsk perskich przez cieśninę¹⁰³. Projekty związane ze stałym połączeniem dwóch brzegów Bosforu pojawiały się od czasów starożytnych, natomiast od początku XX wieku przyjmowały realne ramy. Pierwsza konkretna propozycja zbudowania takiego mostu została skierowana do władz Imperium Osmańskiego, a dokładnie do sułtana Abdulhamida II

¹⁰² *Tender for Canal Istanbul to be held next year: Erdoğan*, <http://www.hurriyetdailynews.com/tender-for-canal-istanbul-to-be-held-next-year-president-139508>, dostęp 2.05.2019 r.

¹⁰³ W. Szolginia, *Ilustrowana encyklopedia*, op. cit., s. 245.

w roku 1900. Most miała wybudować firma kolejowa (Bosphorus Railroad Company), konstrukcja mostu miała umożliwić komunikację samochodową i kolejową. Do realizacji jednak nie doszło i temat potraktowano poważnie dopiero w drugiej połowie XX wieku.

Klasyczny przewodnik po Stambule, wydana po raz pierwszy w roku 1972 i wielokrotnie wznawiana pozycja *Strolling Through Istanbul*, jako pierwsze miejsce, z którego należy spojrzeć na miasto, podaje właśnie Most Galata – stąd można zobaczyć niemal pełną panoramę najważniejszych obiektów historycznych, tutaj można poczuć klimat miasta nad szklanką mocnej herbaty lub raki¹⁰⁴. Cały rozdział wprowadzający w tej książce zatytułowany został *Widok z mostu* – most tutaj w sensie namacalnym i bardzo dosłownym staje się punktem wyjścia, pryzmatem, przez który autorzy proponują nam rzucić pierwsze spojrzenie na miasto. Jak piszą, nie jest to miejsce, z którego panorama miasta będzie najbardziej niezwykła, jest to natomiast miejsce, w którym można „poczuć rodzaj intymności, które miasto posiada z morzem, zrozumieć jak związek z morzem wpłynął na historię i charakter miasta¹⁰⁵”.

Rozciągnięte nad Bosforem monumentalne mosty zaprojektowane z myślą, żeby imponować i dostojnie się prezentować, świadczyć o wielkości ich twórców, stanowią niezwykle istotny element systemu komunikacji między dwiema częściami tego wielomilionowego miasta. Aktualnie (stan na rok 2019) nad Bosforem rozciągają się trzy mosty przeznaczone dla samochodów (potworne korki, które praktycznie przez cały czas, często również w nocy, są zmurą mieszkańców Stambułu, w tym użytkowników mostów, pokazują, że infrastruktura mostowa nie jest wystarczająca) i dla komunikacji miejskiej (w tym przypadku niektóre rozwiązania okazują się zaskakująco efektywne, na przykład przez Most Bosforski metrobus – autobus jadący specjalnym wydzielonym po środku zabudowanym pasem, który umożliwia szybkie i sprawne przemieszczanie się¹⁰⁶). Jeden z mostów jest równocześnie mostem kolejowym. Te trzy budowle to Most Bosforski, Most Mehmeda Zdobywcy oraz Most Selima Groźnego. Pod Bosforem dodatkowo zbudowano dwa tunele łączące kontynenty – jeden na potrzeby kolejki miejskiej Marmaray (kolejka częściowo jedzie pod ziemią, częściowo na powierzchni) i drugi – tunel samochodowy. Bardzo popularnym tradycyjnym środkiem transportu międzykontynentalnego w Stambule są pływające po cieśninie promy, które stanowią element stambulskiego transportu miejskiego. Istotny jest również Most Galata, który choć nie łączy dwóch brzegów Cieśniny Bosfor, a jedynie dwa brzegi Zatoki Złoty Róg, która

¹⁰⁴ J. Freely, H. Sumner-Boyd, *Strolling through Istanbul, The Classic Guide to the City*, Tauris Parke Paperbacks, New York, s. 1.

¹⁰⁵ Ibidem, s. 1.

¹⁰⁶ <http://metrobus.iett.istanbul/en>, dostęp: 4.05.2019 r.

wbija się klinem w europejską część miasta, jest jednak mostem historycznie najstarszym, o ugruntowanym znaczeniu dla mieszkańców miasta i dla turystów. Wymienione mosty i ciągi komunikacyjne są z jednej strony znane mieszkańcom Stambułu, przyjeźdnym, jak również wielu ludziom na świecie, z drugiej stanowią istotny element w dyskursie nawiązującym do niegdysiejszej i podkreślającym aktualną wielkość państwa. Warto omówić po kolei poszczególne połączenia pozwalające na przemieszczanie się między brzegami Stambułu, jak również społeczno-polityczne konteksty towarzyszące ich planowaniu, realizacji i otwieraniu. Przy okazji krótko warto odnotować również inne duże inwestycje infrastrukturalne, które choć nie są związane bezpośrednio z budową mostów, zarówno w wymiarze funkcjonalnym, jak i symbolicznym, mogą być za takie uważane.

Pierwszy Most Bosforski

Oddany do użytku w 1973 roku Most Bosforski¹⁰⁷ (tur. *Boğaziçi Köprüsü* lub *Boğaz Köprüsü*), nazywany też Pierwszym Mostem (tur. *Birinci Köprü*), łączy europejską dzielnicę Ortaköy z azjatycką Beylerbeyi. Ponieważ był to pierwszy stały most łączący dwa brzegi Bosforu, jego budowa i otwarcie łączyły się z ogromnymi emocjami i zainteresowaniem – polityków, mediów, mieszkańców, przyjeźdnym. Ze względu na rozpiętość cieśniny i charakter jej brzegów, budowa mostu była przedsięwzięciem trudnym i stanowiła ogromną inwestycję. Most został zaprojektowany przez brytyjskich architektów, Gilberta Robertsa i Williama Browna. W momencie powstania Most Bosforski był najdłuższym podwieszanym mostem w Europie. Otwarcie Mostu Bosforskiego przypadło na okres świętowania 50. rocznicy powstania Republiki Tureckiej (most został otwarty dokładnie dzień po dacie rocznicy, czyli 30 października 1973 r.) Długość Mostu Bosforskiego to ponad 1,5 kilometra, szacuje się, że codziennie pokonuje go 180 000 pojazdów¹⁰⁸. Od roku 2007 dobrze widoczną ze strony południowej sylwetkę Mostu Bosforskiego podkreśla dodatkowo kolorowe oświetlenie ledowe, przez wielu uznawane za niezbyt gustowne, niewątpliwie jednak stanowiące kolejną wizytówkę miasta¹⁰⁹.

Z mostu nie mogą korzystać piesi (było to dozwolone jedynie na samym początku funkcjonowania mostu). Natomiast raz w roku przez most przebiega trasa stambulskiego

¹⁰⁷ Z. Pilch, *Przez mosty Słowacji, Węgier, Bułgarii i Turcji*, w: „Budownictwo, technologie, architektura”, Nr 4 (48), 2009, s. 40-41.

¹⁰⁸ <http://www.bridgesofdublin.ie/bridge-building/famous-bridges/bosphorus-bridge-1973>, dostęp 15.04.2019 r.

¹⁰⁹ <http://www.colorkinetics.com/showcase/installs/Bosphorus-Bridge/>, dostęp: 16.04.2019 r.

maratonu euroazjatyckiego – w tym dniu most zostaje zamknięty dla ruchu, pokonać na nogach mogą go nie tylko maratończycy, lecz również wszyscy chętni mieszkańcy i goście miasta¹¹⁰. W 2016 roku, Most Bosforski otrzymał nową, oficjalną nazwę. Podczas wzbudzającej kontrowersje próby zamachu stanu, do której doszło 15 lipca 2016 r. jednym z pierwszych działań wykonanych przez oddziały wojska było odcięcie Mostu Bosforskiego, który stanowi kluczowy element komunikacji w Stambule. Później na moście doszło do konfrontacji tłumu ludzi z wojskiem¹¹¹. Ostatecznie wydarzenia związane z próbą zamachu stanu spowodowały śmierć ponad 200 osób¹¹². Na cześć poległych w 2016 roku Most Bosforski nazwano oficjalnie *Mostem Męczenników 15 lipca* (tur. *15 Temmuz Şehitler Köprüsü*).

Co interesujące w kontekście Mostu Bosforskiego i jego współczesnej historii, w trzecią rocznicę udaremnionej próby zamachu stanu, 15 lipca 2019 r. otwarto muzeum w założeniu upamiętniające wydarzenia tamtego okresu – (tur. *Hafıza 15 Temmuz Müzesi*). Muzeum znajduje się przy samym moście, w budynku znajdującym się po azjatyckiej stronie, w dzielnicy Üsküdar. W założeniu muzeum ma przedstawiać wydarzenia z 2016 roku i im poświęcone jest górne piętro wystawy. Jednak na dolnym piętrze muzeum znajdziemy przedstawienie znacznie szerszego tła historycznego, przedstawiające próbę zamachu jako niemal bezpośredni efekt kolonializmu i szkodliwych działań państw zachodnich na przestrzeni stuleci. Wystawa w muzeum jest miejscami drastyczna, operuje obrazami niczym z muzeów upamiętniających Holokaust i inne ludobójstwa. Cała ekspozycja jest również przesyciona tureckimi symbolami narodowymi, które mają podkreślać rolę narodu w pokonaniu wroga i jego odwagę. Doskonale ilustruje to poniższy plakat pobrany ze strony internetowej muzeum.

¹¹⁰ <https://www.marathon-istanbul.com/en/>, dostęp 15.04.2019 r.

¹¹¹ <https://www.bbc.com/news/world-europe-36816605>, dostęp 15.04.2019 r.

¹¹² <http://www.foxnews.com/world/2016/07/25/turkey-renames-bosporus-bridge-15th-july-martyrs-bridge.html>, dostęp 15.04.2019 r.



Ilustracja 1. Plakat ze stambulskiego Muzeum 15 lipca – przedstawia mężczyznę i chłopca ubranych w tureckie flagi, patrzących na Most Bosforski, przez który maszeruje tłum demonstrantów. Napis na plakacie „Zwycięstwo demokracji”. Źródło: <https://kurumsal.15temmuz.gov.tr>.

Równocześnie cały proces powstania i finansowania wystawy owiany jest tajemnicą – informacji na ten temat nie ma na stronie internetowej instytucji (strona internetowa muzeum pojawiła się zresztą kilka miesięcy po otwarciu samego muzeum), ani w samym muzeum (jak dotąd nie przygotowano również żadnych materiałów promocyjnych dostępnych na miejscu – standardowo na takich materiałach znajdują się informacje dotyczące organizacji, finansowania, osoby kuratora itp.). Jedyna dostępna na stronie informacja to logo Departamentu Komunikacji Prezydenta Republiki, skąd można domniemywać, że to dzieło jego pracowników. Co ciekawe, sama strona internetowa została opublikowana dopiero kilka miesięcy po uruchomieniu samego muzeum. Wstęp do muzeum jest bezpłatny, ma ona trafić do możliwie szerokiego grona odwiedzających, co więcej istnieje możliwość darmowego dojazdu metrobusem przez most, jeśli jedzie się lub wraca z muzeum.

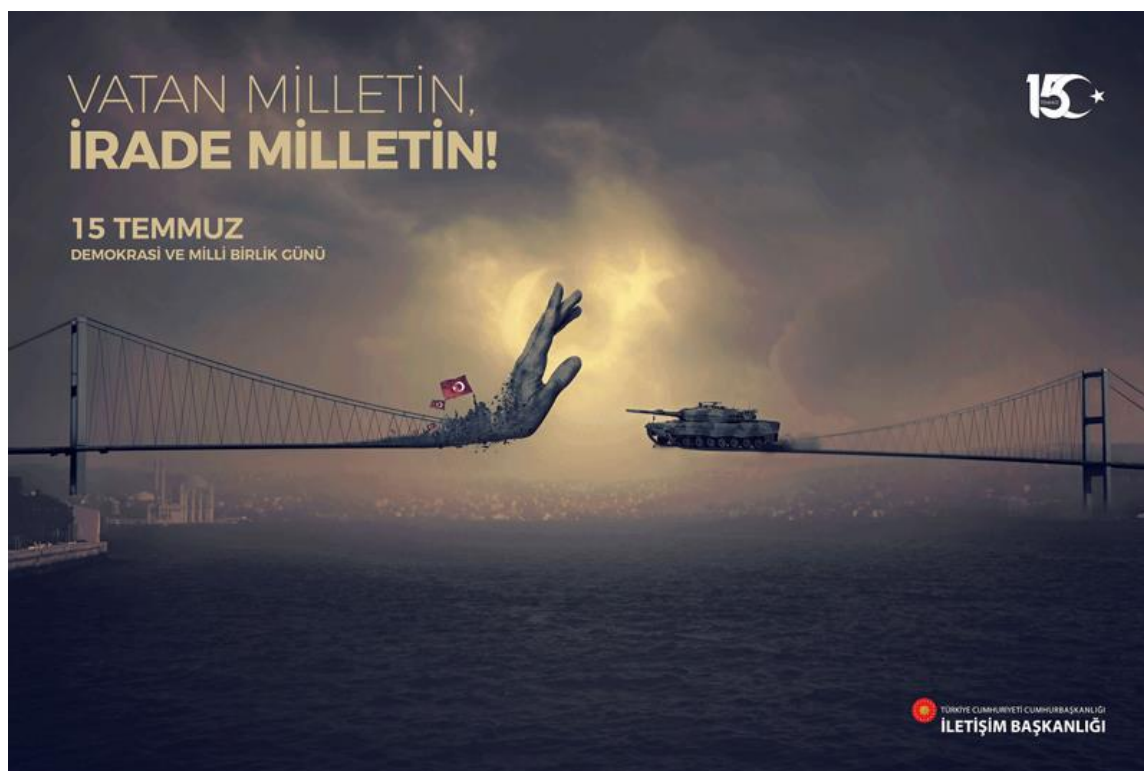
Na stronie muzeum dostępne są krótkie filmiki przedstawiające pokrótce tematykę nieudanego zamachu¹¹³. Jeden z nich pokazujący w bardzo ogólny sposób wydarzenia 15 lipca 2016 r. zrealizowany został aż w 7 językach, natomiast większość pozostałych dostępna jest wyłącznie w języku tureckim. Wyjątek stanowi kilka zagranicznych materiałów dostępnych do obejrzenia na stronie, oczywiście odpowiednio dobranych.

Podobnie jak w muzeum możemy tu przyrzeć się szczegółowej chronologii wydarzeń przedstawionej w graficznej formie interaktywnej osi czasu¹¹⁴. Niemal każda minuta trzech

¹¹³ <https://kurumsal.15temmuz.gov.tr/#videolar>; dostęp 23.12.2019 r.

¹¹⁴ <https://www.15temmuz.gov.tr/kronoloji/ilk-istihbarat>, dostęp 23.12.2019 r.

dnia zagrożenia przewrotem została tutaj opisana i przedstawiona poprzez zdjęcia, a nawet filmy, Niestety ta część zarówno strony, jak i ekspozycji dostępna jest wyłącznie w języku tureckim. Na stronie znajdziemy również niezwykle bogactwo materiałów graficznych do ściągnięcia, jak chociażby poniższy plakat przedstawiający symbolicznie poświęcenie i męczeństwo osób, które zginęły na Moście Bosforskim podczas próby powstrzymania przewrotu.



Ilustracja 2. Plakat ze stambulskiego Muzeum 15 lipca – przedstawia symbolicznie naród jako rękę, która nie przepuściła chcących przejąć władzę wojskowych przez Most Bosforski. Napis na plakacie: „Ojczyzna narodu, wola narodu”. Źródło: <https://kurumsal.15temmuz.gov.tr>.

Wydaje się, że zarówno samo muzeum, jak i jego lokalizacja, stanowią kolejną próbę obecnych władz wykorzystania przestrzeni publicznej Stambułu do własnych działań propagandowych. Niezależnie od tego jaka jest prawdziwa historia udaremnionego w lipcu 2016 zamachu, jego upamiętnienie niewątpliwie wychodzi daleko poza upamiętnienie orfii i bohaterów tego wydarzenia. Samo wydarzenie staje się tutaj tłem szerszej historii, w której Turcja jest równocześnie poszkodowanym i zwycięzcą. W kontekście symbolicznego mostu, dyskurs stanowiący podłoże wystawy jest jednoznacznie antyzachodni – stanowi zerwanie mostu. Tym bardziej interesujący, bo wieloznaczny, wydaje się w tym kontekście przedstawiony powyżej plakat.

Most Mehmeda Zdobywcy (Drugi Most Bosforski)

Drugi Most Bosforski (ang. *Second Bridge*, tur. *İkinci Köprü*), oficjalnie nazwany Mostem Mehmeda Zdobywcy (ang. *Fatih Sultan Mehmet Bridge*, tur. *Fatih Sultan Mehmet Köprüsü*), oddano do użytku w roku 1988. Jest to most środkowy nie tylko ze względu na czas powstania, lecz również na miejsce, w którym jest położony. Łączy dzielnice Hisarüstü (po stronie europejskiej) i Kavacık (po stronie azjatyckiej), co oznacza że zlokalizowany jest między Mostem Bosforskim (położonym bardziej na południe) a Mostem Sultana Selima Groźnego (leżącym dalej na północy). Jeżeli chodzi o konstrukcję, jest to most wiszący o imponującej sylwetce. Oficjalna nazwa mostu nie jest przypadkowa – Mehmed Zdobywca wcielił w 1453 roku Konstantynopol do Imperium Osmańskiego. Przez Turków data ta postrzegana jest jako największe historyczne zwycięstwo, konstytutywny element mitu założycielskiego również współczesnej Turcji. Europejczycy natomiast uważają rok 1453 za symboliczny koniec Bizancjum, datę symbolizującą upadek i zakończenie epoki. Wydarzenia historyczne często są całkiem odmiennie interpretowane zależnie od tego przez jaki pryzmat spojrzymy – dotyczy to szczególnie dyskursów kreowanych przez jedną kulturę w kontrze do drugiej (jak w przypadku zdobycia Konstantynopola) czy też jednego kraju w kontrze do drugiego. Stąd nazwanie mostu imieniem Mehmeda Zdobywcy stanowi kolejną „cegielkę” w refleksji na temat zbliżania/oddalania i łączenia/dzielenia, które związane są z mostami. Drugi Most Bosforski stanowi fragment autostrady, łączącej Edirne z położoną w głębi kraju Ankarą. Długość mostu to nieco ponad 1,5 kilometra.

Most Sultana Selima Groźnego

Trzeci most nad Bosforem (ang. *Third Bosphorus Bridge*, tur. *Üçüncü Boğaz Köprüsü*), drogowo-kolejowy Most Sultana Selima Groźnego (ang. *Yavuz Sultan Selim Bridge*, tur. *Yavuz Sultan Selim Köprüsü*), otwarto 26 sierpnia 2016 r. Most łączy Garipce, dzielnicę po stronie europejskiej z Poyrazkoy, dzielnicą położoną po stronie azjatyckiej. Od samego początku, jeszcze na etapie tworzenia planów praca nad mostem odbywała się z wielką pompą. Wyjątkowa konstrukcja mostu bije wiele rekordów – na najdłuższe na świecie przeszło mostu:

1408 m; sam most jest również najdłuższym wiszącym mostem na świecie, który wykorzystywany jest do celów kolejowych¹¹⁵.

Jeżeli chodzi o sferę symboliczną, również przy okazji III Mostu Bosforskiego udało się wykorzystać wiele możliwości. Most został nazwany na cześć żyjącego na przełomie XV i XVI wieku sułtana Selima Groźnego, który przyczynił się w ogromnej mierze do zbudowania potęgi Imperium Osmańskiego¹¹⁶. Termin położenia kamienia węgielnego pod budowę mostu również został starannie wybrany – uroczystość odbyła się 29 maja 2013 r., w 560 rocznicę zdobycia Konstantynopola przez Mehmeda Zdobywcę¹¹⁷. Władze tureckie skrupulatnie wykorzystują każdą możliwość wplecenia dużych inwestycji infrastrukturalnych w budowanie obrazu silnego, wielkiego państwa i odwoływania się do zamierzonej historii, w której rola Imperium Osmańskiego była zupełnie inna niż Turcji dzisiaj. Podczas otwarcia mostu, prezydent Recep Tayyip Erdoğan powiedział: „Gdy umiera człowiek, pozostaje po nim pomnik¹¹⁸” – Trzeci Most Bosforski jest niewątpliwie jednym z takich pomników wśród innych ogromnych inwestycji infrastrukturalnych, postawionych samemu sobie przez prezydenta, a wcześniej premiera. Przed otwarciem mostu, w tureckiej telewizji wyświetlane były reklamy dotyczące inauguracji, które kończyły się zdaniem „Turcjo, bądź dumna ze swojej potęgi¹¹⁹”. Tych kilka szczegółów, w połączeniu z nazwaniem mostu imieniem żyjącego na przełomie XV i XVI wieku sułtana Selima Groźnego, pokazuje jak wielkomocarstwowy wydzźwięk miała mieć realizacja całego projektu.

Tunel kolejki Marmaray

Marmaray to przypominająca metro kolejka, która dużą część trasy pokonuje nad ziemią. Najbardziej spektakularna jest jednak jej część podziemna, a nawet podwodna¹²⁰. Oddana do użytku w roku 2013 kolejka przejeżdża bowiem specjalnym tunelem wykopanym pod Bosforem, łącząc w ten sposób dwa kontynenty. Ten wielki i niezwykle kosztowny projekt realizowano od roku 2004, od 2013 roku działał jedynie fragment zaplanowanej linii, w 2019

¹¹⁵ <https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/1659950,Otwarto-trzeci-most-nad-Bosforem-Jest-o-metr-nizszy-od-wiezy-Eifflea>, dostęp: 5.05.2019 r.

¹¹⁶ <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/turcja-spektakularny-most-drogowokolejowy-nad-bosforem-otwarty-55169.html>, dostęp: 5.05.2019 r.

¹¹⁷ <https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/1659950,Otwarto-trzeci-most-nad-Bosforem-Jest-o-metr-nizszy-od-wiezy-Eifflea>, dostęp: 5.05.2019 r.

¹¹⁸ <https://www.reuters.com/article/us-turkey-bridge/turkey-opens-bridge-between-continents-in-megaproject-drive-idUSKCN1111QZ>, dostęp: 5.05.2019 r.

¹¹⁹ Ibidem.

¹²⁰ <http://www.marmaray.gov.tr/>, dostęp: 7.05.2019 r.

roku uruchomiono całość trasy. Duże opóźnienia w realizacji inwestycji wyniknęły przede wszystkim z konieczności wykonania szerokich prac archeologicznych, których skala nie została początkowo wzięta pod uwagę. Pierwszy projekt zbudowania tunelu łączącego dwa kontynenty pojawił się już ponoć w roku 1860¹²¹, a kolejny w 1909 r. Dopiero jednak w latach 80. XX wieku władze tureckie podeszły poważnie do tej koncepcji, w efekcie czego powstawały kolejne studia wykonalności. Kredytu na realizację projektu udzielił Europejski Bank Inwestycyjny.

Kolejkę Marmaray otwarto z wielką pompą 29 października 2013 r., w 90. rocznicę powstania Republiki Tureckiej¹²². Poza poprawieniem komunikacji w zakorkowanym Stambule, budowa kolejki Marmaray była wykorzystywana również w celach propagandowych. Jej realizacja była nazywana „spełnieniem marzenia sułtana sprzed 150 lat”. Planowanie i budowa inwestycji przypadły na okres tureckiej prosperity – turecka lira trzymała się mocno na rynku walut, a tureckie inwestycje można było spotkać w wielu krajach świata. Retoryka władz tureckich, niezależnie od tego, kto w danym momencie sprawował władzę, zawsze była ukierunkowana na pokazywanie wielkości, siły i międzynarodowego znaczenia państwa. Dlatego tunel Marmaray kreowany był na symbol wzrostu gospodarczego „Wielkiej Turcji”. Podczas otwarcia pierwszej części kolejki Marmaray, ówczesny turecki minister transportu Binali Yildirim mówił o przywróceniu historycznego Szlaku Jedwabnego, co udało się właśnie dzięki wybudowaniu tunelu łączącego oba kontynenty pod Bosforem¹²³. Prezydent Recep Tayyip Erdoğan podkreślał, że dzięki budowie tunelu udało się ponownie połączyć Londyn z Pekinem¹²⁴.

Ponieważ wiele osób obawiało się przejeżdżania pod Bosforem, aby przełamać te lęki i podkreślić, że inwestycja została zrealizowana dla obywateli, rząd turecki postanowił, że przez pierwszych 15 dni funkcjonowania kolejki, przejazd nią będzie bezpłatny¹²⁵. Jak przy okazji większości takich inwestycji, w sytuacji, gdy większą uwagę przywiązuje się do pompacyjności i konkretnego, ustalonego wcześniej, terminu, niż do bezpieczeństwa i właściwego wykonania, również przy okazji otwarcia kolejki nie obyło się bez wpadek. Jeden z architektów pracujących kilka lat przy projekcie ogłosił oficjalnie, że ze względów

¹²¹ http://inforail.pl/projekt-marmaray-czyli-tunel-kolejowy-pod-bosforem_more_65085.html, dostęp: 10.05.2019 r.

¹²² <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2013-11-06/turcja-laczy-europe-i-azje-tunelem-pod-bosforem>, dostęp: 10.05.2019 r.

¹²³ <https://www.tvp.info/12851964/na-przejazdzke-koleja-pod-ciesnina-bosfor>, dostęp: 10.05.2019 r.

¹²⁴ <https://www.theguardian.com/world/2013/oct/29/istanbul-underwater-bosphorus-rail-tunnel-european-asian-earthquake>, dostęp: 11.05.2019 r.

¹²⁵ <http://turejawsandalach.pl/content/przeja%C5%BCd%C5%BCka-pod-bosforem-czyli-o-tym-jak-ekipa-turcji-w-sanda%C5%82ach-jecha%C5%82-kolej%C4%85-marmaray>, dostęp: 11.05.2019 r.

bezpieczeństwa sam nie zamierza nigdy wsiąść do kolejki i odradza robienie tego komukolwiek¹²⁶. Wiele osób i organizacji podnosiło również kwestię braku poważnych badań związanych z wpływem budowy tunelu na zagrożenie sejsmiczne okolic Bosforu – a Stambuł położony jest w miejscu sejsmicznie niezwykle aktywnym. Jak dotąd jednak kolejka Marmaray sprawuje się bez większych zakłóceń, faktycznie znacząco skróciła czas przejazdu między dwoma brzegami cieśniny rozdzielającej miasto.

Na początku roku 2019 otwarta została reszta planowanej trasy kolejki Marmaray, biegnącej ze wschodu na zachód miasta – 63 kilometry między stacjami końcowymi Gebze (po stronie azjatyckiej) i Halkalı (po stronie europejskiej)¹²⁷. Łączna trasa kolejki ma długość 76,6 km. Za sterami pierwszej kolejki odjeżdżającej ze stacji Kartal zasiadł sam prezydent, pokazując tym samym jak duże znaczenie ma ten projekt dla partii rządzącej. Przepustowość linii oceniana jest na 1,7 mln pasażerów dziennie¹²⁸ i ma znacznie zmniejszyć ruch samochodowy na mostach przez Bosfor, na których codziennie tworzą się ogromne korki.

Tunel samochodowy Eurazja

Kolejnym tunelem zbudowanym pod Bosforem, jest oddany do użytku w grudniu 2016 r. Tunel Euroazja, łączący azjatycką dzielnicę Göztepe z europejską Kazlıçeşme¹²⁹. Budowa tunelu trwała niezwykle krótko, jak na tak ogromną inwestycję – niecałe 3 lata. Długość części tunelu, która znajduje się pod Bosforem to 5,4 km, głębokość miejscami wynosi 100 m¹³⁰. Również ta inwestycja odbiła się szerokim echem na świecie i wzbudziła wiele kontrowersji.

Tunel stanowi kolejny wielki projekt Recepa Tayyipa Erdoğan, od 2014 roku prezydenta Turcji, wcześniej premiera (w latach 2003-2014), a jeszcze wcześniej, przez 4 lata (1994-1998) burmistrza Stambułu. Projekt, podobnie jak inne omówione projekty, jest realizacją strategii przebudowy kraju, realizowanej przez rządzącą AKP, z której wywodzi się prezydent. Budowa tunelu została nazwana przez rząd turecki „projektem stulecia”, a sam tunel

¹²⁶ <https://www.theguardian.com/world/2013/oct/29/istanbul-underwater-bosphorus-rail-tunnel-european-asian-earthquake>, dostęp: 11.05.2019 r.

¹²⁷ <https://www.dailysabah.com/istanbul/2019/03/12/connecting-istanbuls-east-and-west-marmaray-suburban-rail-fully-opens>, dostęp: 13.05.2019 r.

¹²⁸ Ibidem.

¹²⁹ <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/tunelu-pod-ciesnina-bosfor-otwarty.html>, dostęp: 13.05.2019 r.

¹³⁰ <https://trans.info/pl/stambul-pierwszy-tunel-drogowy-miedzy-europa-a-azja-juz-otwarty-58620ccabc04fac21e8b5da7-18088>, dostęp: 11.05.2019 r.

uroczyście otwierali prezydent Turcji Recep Tayyip Erdoğan z ówczesnym premierem Binalim Yildirimem¹³¹.

Złoty Róg – Most Galata

Most Galata w Stambule jest szczególnym mostem ze względu na swoją historię, funkcje i otoczenie. Chociaż nie łączy ze sobą dwóch brzegów Bosforu i dwóch kontynentów, przez wiele lat łączył ze sobą dwa, niemalże odrębne światy. To most o największym znaczeniu symbolicznym, most, który stoi najdłużej i ma swoje stałe miejsce w historycznym, turystycznym i kulturowym obrazie miasta. Ze względu na wielość kontekstów związanych z mostem Galata i jego przedstawień w tekstach kultury, most ten został szerzej omówiony w rozdziale III. Tutaj tylko krótko omówimy jego położenie, historię i znaczenie.



Ilustracja 3. Most Galata uwieczniony na pocztówce; źródło: zdjęcie własne pocztówki.

Most Galata łączy dwa brzegi zatoki Złoty Róg, która wcina się klinem w europejską część Stambułu. Już w VI wieku, za czasów panowania Justyniana Wielkiego zbudowano tutaj pierwszy most, łączący dwa brzegi zatoki¹³². W roku 1453 postawienie tymczasowego mostu nad Złotym Rogiem, miało umożliwić armii otomańskiej zdobycie Konstantynopola. Interesująca jest również historia z XVI wieku, kiedy to sułtan Bajazyd II zlecił stworzenie projektu mostu przez zatokę samemu Leonadrowi da Vinci. Projekt mostu powstał, nie został jednak nigdy zrealizowany. Dopiero jednak w pierwszej połowie XIX wieku, w roku 1836

¹³¹ <https://trans.info/pl/stambul-pierwszy-tunel-drogowy-miedzy-europa-a-azja-juz-otwarty-58620ccabc04fac21e8b5da7-18088>, dostęp: 13.05.2019 r.

¹³² J. Herrin, Bizancjum, op. cit., s. 85.

udało się postawić nad Złotym Rogiem pierwszy stały most, nazywany Hayratiye, łączył on dwa brzegi zatoki Złoty Róg (Azapkapı po stronie Galaty i Unkapanı po stronie starówki), czyli położony był mniej więcej tam, gdzie dzisiaj mieście się Most Atatürka¹³³. W miejscu, w którym współcześnie znajduje się Most Galata, czyli u wylotu Złotego Rogu, most został postawiony jeszcze później, w 1845 roku i nazywał się *Cisr-i Cedid* lub Nowym Mostem. Most ten był zbudowany z drewna, podobnie jak kolejny, wybudowany w roku 1863, tak zwany Drugi Most. Kolejny most, oddany do użytku w 1875 roku miał konstrukcję pontonową. Najbardziej znany z mostów rozciągniętych nad Złotym Rogiem został postawiony dopiero w roku 1912¹³⁴. Most, do dziś widoczny na retro pocztówkach sprzedawanych w Stambule, w 1992 roku uległ poważnemu pożarowi i został zastąpiony przez nowszą konstrukcję, która jednak jest dużo mniej efektowna od poprzedniej.

Promy pływające po Bosforze – *vapurlar*

W Stambule bardzo popularne jest odwoływanie się do nostalgii jako wartości, która ma duży wpływ na codzienność miasta. Nie ma jednak nic bardziej nostalgicznego, a równocześnie uwielbianego przez stambulczyków, niż pływające po Bosforze promy, które łączą brzegi cieśniny. Z jednej strony nostalgiczne, z drugiej bardzo praktyczne – pływają zazwyczaj według ściśle ustalonego i równie ściśle przestrzegane rozkładu jazdy. *Vapurlar*, bo tak nazywają się po turecku promy, pozostają ulubionym środkiem transportu dla mieszkańców miasta – biorąc pod uwagę nie tak rzadkie awarie nowocześniejszych środków transportu, wybór ten często ma również podłoże racjonalne. Nie tylko turyści czy stosunkowo nowi mieszkańcy miasta lubią pływać promami, zamiast przemieszczać się metrem czy kolejką Marmaray, lecz również „prawdziwi” stambulczycy, którzy z widokiem Bosforu są oswojeni. Płynięcie promem do pracy ma po prostu nieco inną jakość, można napić się mocnej tureckiej herbaty ze szklanki w kształcie tulipana, kupić sobie zapiekana kanapkę z serem lub *simit* (turecki obwarzanek). Przy ładnej pogodzie siedzi się na zewnętrznym pokładzie, gdzie wieje ożywcza bryza, można wygrzewać się w słońcu, karmić i tak tłuste mewy lub przebywać w środku. Jeśli pogoda nie dopisuje, można wyglądać za zalane deszczem okno i słuchać wędrownych muzyków, którzy nawet w czasie krótkiej podróży przemieszczają się między górnym a dolnym pokładem.

¹³³ J. Freely, H. Sumner-Boyd, *Strolling through Istanbul*, op. cit., s. 20.

¹³⁴ G. Maak, *Most*, op.



Ilustracja 4. Widok z promu na Bosforze na most Galata i przystań Karaköy; źródło: zdjęcie własne autorki.



Ilustracja 5. Dworzec Hajdarpasza widziany z promu na Bosforze; źródło: zdjęcie własne autorki.



Ilustracja 6. Dzielnica Sultanahmet widziana z promu; źródło: zdjęcie własne autorki.



Ilustracja 7. Promy płynące przez Bosfor; źródło: zdjęcie własne autorki.

Lotnisko Stambulskie – Nowe Lotnisko

Ogromnym projektem infrastrukturalnym, flagowym pomysłem realizowanym za rządów AKP, była budowa trzeciego stambulskiego lotniska, zlokalizowanego po europejskiej stronie miasta, na wybrzeżu Morza Czarnego. W kontekście figury mostu i projektów związanych z łączeniem, jest to o tyle istotna inwestycja, że lotnisko jest największym portem lotniczym na świecie – założeniem jego twórców było przyciągnięcie tutaj dużej części

międzynarodowych przesiadkowych połączeń lotniczych. Pomysł na budowę nowego lotniska interpretować można nie tylko przez pryzmat realnej niewydolności dotychczasowego portu lotniczego im. Atatürka, lecz przede wszystkim zrealizowania projektu, który zaimponuje światu oraz uczyni Stambuł jednym z najważniejszych i najlepiej skomunikowanych miast na świecie.

Wielkość i szaleństwo projektu pokazuje choćby logistyka relokacji linii Turkish Airlines, jednej z największych światowych linii lotniczych, między dwoma lotniskami, która wiązała się z przeniesieniem ok. 10 000 elementów sprzętu technicznego między dwoma lotniskami w czasie krótszym niż dwie doby¹³⁵. Same władze tureckie chętnie podkreślały nie tylko wielkość lotniska i zrealizowanej inwestycji, lecz także bezprecedensowe tempo przenosin ze zlokalizowanego nad Morzem Marmara lotniska im. Atatürka do nowego portu lotniczego, położonego nad Morzem Czarnym. Lotnisko Stambulskie, co do którego nazwy przez kilka lat trwały spekulacje – pojawiały się sugestie mówiące, że zostanie ono ochrzczone nazwiskiem urzędującego prezydenta, ostatecznie przyjęło nazwę turecką nazwę *İstanbul Havalimanı*, czyli po prostu Lotnisko Stambulskie, nazywane jest również *Yeni Havalimanı*, czyli po prostu Nowe Lotnisko.

O podejściu władz do projektu nowego lotniska i jego realizacji świadczyć może wymowa plakatów rozwieszonych na samym lotnisku i w jego okolicach, w czasie oficjalnego otwarcia. Głosiły one „To nie jest tylko lotnisko. To pomnik zwycięstwa¹³⁶” – zwycięstwa kogo nad czym, tego już nie wyjaśniono. Domyślać można się, że chodzi o zwycięstwo Turcji i Turków, pod rządami AKP nad rzeczywistością, resztą świata, problemami technicznymi i finansowymi, których niemało pojawiło się w czasie realizacji projektu. Docelowo, po pełnym zakończeniu inwestycji, co planowane jest na rok 2027, lotnisko ma mieć przepustowość 200 mln pasażerów rocznie¹³⁷. Kontrowersje związane były również z samym procesem budowy, podczas którego pojawiły się ofiary śmiertelne oraz narzekanie na warunki pracy związane z napiętym grafikiem działań i ciągłymi opóźnieniami¹³⁸.

Projekt budowy lotniska zainaugurowano w roku 2009. Od początku był krytykowany m.in. za lokalizację – tutejsze wybrzeże Morza Czarnego jest podmokłe i przez to niestabilne, nieodpowiednie dla realizacji tak dużych inwestycji. Dochodziły do tego głosy ekologów mówiące o zagrożeniu dla tamtejszej populacji ptaków, sprzeciwiających się wycinie

¹³⁵ <https://www.theguardian.com/cities/2019/apr/06/turkish-airlines-switching-to-new-airport-all-in-45-hours>, dostęp: 15.05.2019 r.

¹³⁶ Ibidem.

¹³⁷ Ibidem.

¹³⁸ Ibidem.

ogromnych obszarów leśnych, jak również meteorologów ostrzegających przed zmienną pogodą, silnymi wiatrami i pojawiającą się mgłą. Podczas oficjalnego otwarcia lotniska, prezydent Ergoğan mówił o tym, że Turcja zbudowała lotnisko nie dla siebie, a dla regionu, a nawet świata, a Stambuł przyrównywał do słońca świecącego nad ziemią¹³⁹.

Kanał Stambulski

Kolejnym wielkim projektem infrastrukturalnym ogłoszonym oficjalnie w 2011 roku przez ówczesnego premiera, obecnie prezydenta, Recepta Tayyipa Erdoğan, realizowanym przez tureckie władze, jest Kanał Stambulski (ang. *Channel Istanbul*, tur. *Kanal İstanbul*), mający połączyć Morze Marmara z Morzem Czarnym. Projekt nie jest jeszcze realizowany, nie dotyczy również bezpośredniego połączenia Europy i Azji. Równocześnie jednak inwestycja ta wpisuje się doskonale w serię ogromnych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych za rządów AKP. Według aktualnych zapowiedzi budowa kanału ma rozpocząć się jeszcze w tym roku.

Budowa Kanału Stambulskiego, poza względami praktycznymi i ekonomicznymi, od początku pojawienia się przedstawiana jest jako projekt pokazujący równocześnie wielkość Turcji, jej możliwości, i ukazujący projekt-inwestycję, która „zadziwi świat” i będzie okazją do bicia kolejnych rekordów (według szacunków, mimo stosunkowo niewielkiej długości kanału w porównaniu z Kanałem Sueskim czy Panamskim, przez Kanał Stambulski przepływać będzie znacznie więcej jednostek). Kanał będzie wykopany równolegle do Cieśniny Bosforskiej. Ta gigantyczna inwestycja początkowo miała zostać ukończona na stulecie powstania Republiki Tureckiej, czyli do roku 2023, dziś jest pewne, że termin ten nie zostanie dotrzymany. Sama koncepcja jest doskonałym przykładem na to, w jaki sposób władze wykorzystują projekty infrastrukturalne w celach propagandowych, jak symbolika tych projektów jest wykorzystywana, interpretowana, dopisywana. Główną przyczyną opóźnienia realizacji projektu jest niewątpliwie kryzys gospodarczy widoczny w Turcji od kilku lat. Inwestycja ma być jednak realizowana w dużej części z pieniędzy publicznych, mimo oficjalnego cięcia wydatków budżetowych¹⁴⁰.

¹³⁹ <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/turkey-istanbul-airport-largest-erdogan-terminal-runway-ataturk-international-a8606666.html>, dostęp 16.05.2019 r.

¹⁴⁰ <http://www.hurriyetdailynews.com/tender-for-canal-istanbul-to-be-held-next-year-president-139508>, dostęp 16.05.2019 r.

Oficjalnie budowa kanału ma na celu odciążenie ruchu morskiego przez Bosfor – przez tę cieśninę przechodzącą przez środek miasta, która stanowi również kanał komunikacji dla mieszkańców i turystów (promy rozkładowe i turystyczne), codziennie przepływa średnio ok. 130 jednostek, w tym ponad 20 tankowców¹⁴¹. Miesięcznie daje to niemal 4000 statków, a rocznie prawie 45 000¹⁴² (w roku 2015), a nawet ponad 53 000 (w roku 2017¹⁴³). Wielokrotnie dochodziło tu do tragedii, które powodowały niebezpieczeństwo nie tylko dla samych jednostek pływających, lecz również, a może przede wszystkim, dla mieszkańców miasta – wystarczy wspomnieć katastrofy płynących przez Bosfor tankowców, np. w 1979 i 1994 roku. Kanał Stambulski miałby całkowicie przejąć ruch towarowy, odbywający się obecnie przez Cieśninę Bosfor. Szacuje się, że codziennie miałoby przepływać kanałem ponad 150 jednostek¹⁴⁴. Mówi się o zagrożeniu ekologicznym związanym ze stałym przewożeniem przez Bosfor ogromnych ilości ropy, ciekłego gazu i chemikaliów. Podnoszone są również argumenty związane z możliwymi atakami terrorystycznymi – ze względu na bardzo duży ruch statków na Bosforze (nie ma możliwości kontrolowania ich wszystkich). Równocześnie jednak jest wielce prawdopodobne, że drugim celem władz tureckich, o którym nie mówi się głośno, jest chęć do ominięcia obowiązującego od 1938 roku porozumienia z Montreux, określającego, że ruch statków przez Bosfor i Dardanele jest darmowy. Korzystanie z nowego kanału byłoby płatne, wszystko wskazuje na to, że byłaby to inwestycja szybko zwracająca się i niezwykle opłacalna, mimo ogromnych nakładów, inwestycja.

Według obecnego projektu tureckiego ministra transportu, kanał ma mieć 45 km długości i 25 m głębokości¹⁴⁵. Kanał odetnie europejską część Stambułu od reszty kontynentu, dzięki czemu znajdzie się ona na sztucznie utworzonej wyspie. Z kontynentem będą ją łączyć mosty prowadzące przez kanał, według obecnego planu ma to być 7 mostów samochodowych, dwa połączenia kolejowe i dwa przeznaczone na metro¹⁴⁶. Według ostatecznego projektu kanał będzie przechodzić trasą przez Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu. Nad Morzem Czarnym kanał ma łączyć się z opisanym powyżej Nowym Lotniskiem. Dodatkowe ułatwienie komunikacyjne

¹⁴¹ <http://www.hurriyetdailynews.com/record-number-of-ships-sail--through-bosphorus-in-2014-71753>, dostęp 26.05.2019 r.

¹⁴² <http://www.bosphorusstrait.com/category/monthly-ship-statistics/>, dostęp 26.05.2019 r.

¹⁴³ <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosphorus-environmental-impacts/>, dostęp 26.05.2019 r.

¹⁴⁴ <https://www.defence24.pl/turcja-do-2023-r-powstanie-gigantyczny-kanal-odciazajacy-bosfor>, dostęp 26.05.2019 r.

¹⁴⁵ <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/ulastirma-bakani-kanal-istanbul-icin-tarih-verdi-kanal-istanbul-ne-zaman-acilaca,fvmOuui1IEq9xFTxkncn2A>, dostęp 26.05.2019 r.

¹⁴⁶ <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/ulastirma-bakani-kanal-istanbul-icin-tarih-verdi-kanal-istanbul-ne-zaman-acilaca,fvmOuui1IEq9xFTxkncn2A>, dostęp 26.05.2019 r.

dla kanału i lotniska stanowić ma budowana wzdłuż wybrzeża Morza Czarnego autostrada. Prace nad budową kanału miały rozpocząć się jeszcze w 2019 roku, a zakończyć w roku 2025. Krytycy projektu, od samego jego ogłoszenia podkreślają negatywne efekty, które przyniesie jego realizacja – konieczność przesiedlenia tysięcy ludzi, zagrożenia dla i tak słabego zabezpieczenia miasta w wodę, szkodliwość dla morskiego ekosystemu. Pojawiające się obawy dotyczą również uskoju sejsmicznego, który na terenie Stambułu jest jednym z najbardziej aktywnych na świecie¹⁴⁷. Pomysłodawcy projektu zapewniają, że przeprowadzone zostały odpowiednie badania i wpływ projektu na zmiany związane z ekosystemem i zagrożeniem sejsmicznym zostanie zminimalizowany.

Podobnie jak w przypadku mostów przez Bosfor, pomysł wykopania kanału łączącego Morze Marmara z Morzem Czarnym pojawiał się już kilkakrotnie, po raz pierwszy w XVI wieku, za rządów Sulejmana Wspaniałego. Budowę kanału miał zająć się najwybitniejszy osmański architekt – Sinan. Kolejne pomysły związane z budową kanału pojawiały się w następnych wiekach, kilkakrotnie w wieku XX. Nigdy jednak plany nie zostały posunięte tak daleko – wszystko wskazuje na to, że budowa Kanału Stambulskiego faktycznie rozpocznie się w niedługim czasie.

Opisanym powyżej projektem infrastrukturalnym przyglądać się można na dwóch poziomach – modernizacyjnym (urbanistyczno-ekonomicznym) i symbolicznym. Zarówno budowa mostów, jak i innych połączeń komunikacyjnych przez Bosfor była i jest koniecznością, jest elementem modernizacji niezbędnej wielomilionowemu miastu. Mieszkańcy miasta na co dzień cierpią z powodu koszmarnych korków, które niewyobrażalnie wydłużają czas ich podróży do i z pracy, dojazd do szkół i uczelni, urzędów, wreszcie znajomych i rodziny. Miasto tak duże jak Stambuł i rozrastające się w tak niesamowitym tempie, równocześnie w sposób bardzo chaotyczny i zupełnie niekontrolowany, zdecydowanie wymaga podejmowanych centralnie decyzji, które docelowo ułatwią życie mieszkańców, zwiększą przepustowość dróg, zmniejszą korki, a w szerszej perspektywie znacząco podnoszą jakość życia mieszkańców. Niewątpliwie jednym z powodów realizowania przez władze tak dużych i istotnych z punktu widzenia transportu inwestycji jest również ugruntowanie pozycji Stambułu jako jednego z największych i najistotniejszych węzłów komunikacyjnych na świecie – zarówno jeśli chodzi o handel, jak i transport pasażerski. Prowadzone inwestycje na poziomie komunikacji i transportu faktycznie łączą, stanowią realne mosty, umożliwiające przemieszczanie się między punktami.

¹⁴⁷ <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>,
dostęp: 26.05.2019 r.

Równocześnie ciężko jest nie zwrócić uwagi na symboliczne aspekty prowadzonych inwestycji – przedstawiciele władz odpowiedzialnych za ich realizację przy każdej nadarzającej się okazji podkreślają łączność z historią wielkiej Turcji, Konstantynopola/Stambułu jako centrum świata, a ostatnio również ze spuścizną Imperium Osmańskiego. Realizowane inwestycje mają stanowić niewidzialny most między teraźniejszością a przeszłością pełną zwycięstw, wielkości i przepychu oraz niepodważalnego militarnego i gospodarczego znaczenia w świecie. Obecne władze szczególnie mocno podkreślają związki historyczne – odwołują się do Jedwabnego Szlaku i kluczowego znaczenia miasta w historii świata (również historii gospodarczej). Rządzący stawiają siebie w roli niosących rozwiązanie, otwierających nowe możliwości, tworzących projekty na miarę przeszłości i przyszłości. Mało jest w tym niestety realnego rachunku ekonomicznego, badania faktycznych potrzeb i perspektyw, nie mówiąc już o opieraniu tworzonych projektów na konsultacjach społecznych.

Wszystkie projekty przedstawiane są jako mające działać na korzyść mieszkańców miasta poprzez jego stopniową, lecz również bardzo szybką modernizację¹⁴⁸. Jednak mieszkańcy często mają zupełnie inne zdanie na ten temat, stąd dochodzi do protestów – zarówno mieszkańców, jak i naukowców czy praktyków, żywo zainteresowanych tym, żeby Stambuł rozwijał się w sposób zrównoważony, przy zachowaniu szacunku dla historii i pamiętaniu o potrzebach jego obecnych mieszkańców. Wydaje się jednak, że „szalone” projekty, realizowane przez władze, mają na celu w pierwszej kolejności pokazanie wielkości Turcji i Turków, jak również samego prezydenta (wcześniej premiera) czy szerzej władz tureckich¹⁴⁹. Z tych imperialnych w swoim charakterze zapędów, bierze się stała, a wręcz nasilająca się tendencja nawiązywania do osmańskiej przeszłości samego miasta i całego państwa. Pozostaje pytanie o to, na ile te inwestycje o łączącym charakterze, stanowiące mosty na poziomie komunikacyjnym, łączą również w sensie społecznym i kulturowym – na ile zbliżają władze do mieszkańców, unowocześniając i ułatwiając im życie, a na ile oddalają, zrywają kontakt – realizowane dla własnych potrzeb i według wizji niewielkiej grupy decydentów.

¹⁴⁸ <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>,
dostęp: 26.05.2019 r.

¹⁴⁹ <https://www.theguardian.com/cities/2019/apr/06/turkish-airlines-switching-to-new-airport-all-in-45-hours>,
dostęp: 26.05.2019 r.

Rozdział III

Stambuł jako most między Wschodem a Zachodem

*Wszelki ruch wzdłuż płaskiej powierzchni
niedyktowany przez fizyczną konieczność jest
przestrzenną formą wyrażania samego siebie, czy
to będzie budowanie imperium, czy turystyka.*

Josif Brodski, *Ucieczka z Bizancjum*

Kto się odważy opisać Konstantynopol?

Edmondo de Amicis, *Constantinople*

*Gdyby Konstantynopola-Stambułu nie było, trzeba
by go było wymyślić.*

Max Cegielski, *Oko świata*

Konstantynopol/Stambuł jak pisze Sylwia Filipowska to miasto, „predestynowane do roli stolicy”, zawsze pełniło funkcję istotnego ośrodka gospodarczego, handlowego i kulturalnego. W tradycji europejskiej Konstantynopol, a później Stambuł miał ogromne znaczenie, jako stolica Cesarstwa Rzymskiego, następnie zaś Cesarstwa Wschodniorzymskiego – polityczne, gospodarcze, kulturalne. Od momentu zdobycia miasta w 1453 roku przez Osmanów, Konstantynopol/Stambuł był traktowany coraz bardziej w kategoriach miasta „orientalnego”, swoistym mostem prowadzącym z Zachodu do prawdziwego Wschodu. Również wcześniej bizantyjski Konstantynopol był miastem, które rozbudzało europejską wyobraźnię swoim położeniem, przepychem, widokami, egzotyką. Dlatego trudno jest w myśleniu i pisaniu o Stambule uciec przed narzucającymi się, pozornie naturalnymi i pozornie neutralnymi, kategoriami opisu i podziału świata. Szczególnie mocno widać to w tradycji europejskiej, która w kontekście Konstantynopola/Stambułu opiera się z jednej strony na dyskursie różnicy, odmienności, inności, a z drugiej strony mostu – przestrzeni łączącej, w jakiś sposób neutralnej (neutralnej tak jak „ziemie niczyje” podczas prowadzenia działań wojennych), do pewnego stopnia znanej i oswojonej (bliskiej geograficznie, historycznie, zasiedlonej przez „swoich” – europejskich kupców, odwiedzanej przez europejskich podróżników). Kategorie podziału i połączenia, swojskości i inności, niezwykle łatwo, wydawałoby się, że w sposób „naturalny”, przenoszone są na sposób opisywania, dzielenia, mapowania samego miasta, jak i kategoryzowania jego mieszkańców. W każdym wypadku miasto okazuje się palimpsestem – poszczególne powstałe na przestrzeni wieków warstwy, pozornie niewidoczne czy niewyraźne, wyzierają spod kolejnych zapisanych nowszych stron historii miasta.

Literatura dotycząca Stambułu, naukowa, podróżnicza, publicystyczna, a także beletrystyczna, jest bardzo bogata. Nie możemy tutaj mówić o pograniczu i literaturze pogranicza w tradycyjnym, geograficzno-topograficznym ujęciu. Przedmiotem omawianych utworów będzie jednak pogranicze, które Joanna Szydłowska nazywa „sytuacją kontaktu kulturowego, generującą pewną przestrzeń kulturową¹⁵⁰”, mówiąc o literaturze pogranicza, jako tej, której „kryterium delimitacyjnym jest temat, a nie autorski związek z przestrzenią¹⁵¹.” W przypadku Stambułu, o pogranicznym charakterze utworów dotyczących go decydować będzie właśnie powtarzające się każdorazowo konceptualizowanie miasta jako sytuacji spotkania/kontaktu i wymiany kulturowej¹⁵². To figura mostu będzie dyskursywną przestrzenią pogranicza, którą tworzy Konstantynopol/Stambuł, dzięki swojemu położeniu geograficznemu oraz kulturowemu i historycznemu kontekstowi.

Figura mostu, używana w różny sposób, w różnych celach, często nadużywana i nadinterpretowana, jest obecna we wszystkich przedstawieniach miasta. Oczywiście nie jest to jedyna figura, którą odnajdziemy, analizując teksty kultury związane ze Stambułem, w niektórych sytuacjach nie jest to również figura najbardziej adekwatna. W poniższym rozdziale przyjrzymy się również innym obrazom i wątkom, wokół których koncentrują się powstające teksty; kliszom, które przez setki lat pozostają niemalże niezmiennie. Figura mostu jest jednak kategorią podstawową, obecną zawsze, to z niej wydają się wyrastać wszystkie inne tematy i wątki, jest punktem wyjścia do spoglądania na miasto. To wokół figury mostu budowany jest obraz kulturowy Stambułu – zarówno ten dotyczący znaczenia miasta w świecie, jak i jego codziennego doświadczania przez mieszkańców.

Stambuł jako most

Wydana w 2008 przez stambulską Garanti Gallery publikacja pt. *Becoming Istanbul. An Encyclopedia* przedstawia rzeczywistość Stambułu w ironiczny sposób, zamykając ją w przestrzeni znaczeniowej poszczególnych haseł. Podstawowym postulatem wysuwany przez autorów przy okazji hasła „orientalizm” jest porzucenie metafory mostu nadużywanej w kontekście Stambułu. Mostu, który łączy Europę z Azją, Wschód z Zachodem, religie, cywilizacje, kultury¹⁵³. Postulat porzucenia tej kliszy pokazuje jak dominującą figurą w

¹⁵⁰ J. Szydłowska, *Literatura pogranicza wobec wyzwań współczesnego literaturoznawstwa*, „Studia Elskie”, 10, 2008, s. 20.

¹⁵¹ Ibidem, s. 20.

¹⁵² Ibidem, s. 21.

¹⁵³ P. Derviş, B. Tanju, U. Tanyeli, *Becoming Istanbul. An Encyclopedia*, Garanti Galeri, Istanbul 2008, s. 234.

mówieniu o tym mieście jest most. Stambuł/Konstantynopol zazwyczaj opisywany jest właśnie w kontekście podziału i połączenia, zaczynając od wczesnych świadectw literackich, jak chociażby słynne opisy François-René de Chateaubrianda i Alphonse’a Lamartine’a, Gérarda Nerval’a, po dzisiejszą prasę informacyjną, która posługuje się kulturowymi stereotypami opisując współczesne wydarzenia w pozornie neutralny sposób. Zazwyczaj jednak most, o którym mowa, jest jednokierunkowy – dotyczy patrzenia z Zachodu na Wschód. Mimo że autorzy wspomnianej publikacji spoglądają w przeciwnym kierunku, są mieszkańcami Stambułu, jednak dyskurs, który krytykują czy próbują reformować został stworzony przez zachodnich autorów i obserwatorów, a przez autorów stambulskich został jedynie przyjęty czy raczej przejęty jako wygodne narzędzie opisywania rzeczywistości w sposób uproszczony, narzędzie tworzenia treści atrakcyjnych i zrozumiałych również dla zachodnich odbiorców.

Równocześnie właśnie ze względu na tę bogatą historię wykorzystywania, bardzo trudno jest porzucić figurę mostu oraz stworzoną przez zachodnich autorów orientálną kliszę, która za nią stoi. Stambuł, dzięki geograficznej bliskości, kulturowym i historycznym znaczeniom, a później wygodnemu i regularnemu połączeniu kolejowemu z europejskimi stolicami, stał się doskonałym punktem wypraw. Położony na tyle blisko, żeby było komfortowo oraz dostatecznie daleko, żeby było „egzotycznie”. Idealne miejsce na wyprawę, wakacje – dla odważniejszych, jednak nastawionych na wygodę i dostępność europejskich wynalazków związanych z codziennością.

Do problemu związanego z nadmiernym wykorzystywaniem figury mostu przyznaje się Nurdan Gürbilek, autorka książki pt. *The New Culture Climate in Turkey. Living in a Shop Window*¹⁵⁴, w której analizuje przemiany kulturowe w Turcji na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat. Autorka przyznaje, że nawet pisząc wstęp do książki analizującej współczesną turecką kulturę, będąc osobą świadomą dotyczących jej klisz, w głowie ma stale naiwne obrazy związane z postrzeganiem Turcji jako mostu „pomiędzy Wschodem i Zachodem, islamem i chrześcijaństwem, społeczeństwami nowoczesnymi i tymi mniej nowoczesnymi¹⁵⁵”. Gürbilek równocześnie zauważa, że obrazy wytwarzane przy tej okazji często nie łączą się ze sobą, czy są wręcz rozbieżne. Mimo wszystko, nawet mając świadomość fałszowania rzeczywistości przez arbitralne w końcu podziały, naprawdę trudno jest jej wyzwolić się z patrzenia na świat w ten właśnie sposób.

¹⁵⁴ N. Gürbilek, *The New Cultural Climate in Turkey. Living in a Shop Window*, Zed Books, London & New York 2011.

¹⁵⁵ Ibidem, s. 1.

Jak wspomniano, most jest najpopularniejszą metaforą stosowaną w odniesieniu do Stambułu i najbardziej rozpowszechnioną figurą w dyskursie dotyczącym miasta, wynikającą bezpośrednio z uwarunkowań geograficznych, politycznych i kulturowych. Miasto opisywane jest jako most na wielu płaszczyznach – most między kulturami, między religiami (w sensie metaforycznym) oraz między kontynentami (w sensie dosłownym). Utożsamienie Stambułu z mostem jest tak silne i jednoznaczne, że nie sposób o nim w ogólnie nie wspomnieć pisząc o tym mieście. Nawet autorzy pragnący zaprzeczyć tej figurze, spojrzeć na miasto z zupełnie innej perspektywy i tak muszą o niej wspomnieć. Niezależnie od wspomnianej powyżej Nurdan Gürbilek, w jeszcze większym stopniu dotyczy to zachodnich autorów piszących o Stambule. Figura mostu stosowana jest wszędzie, zaczynając od przewodników turystycznych, a kończąc na wszelkiego rodzaju artykułach publicystycznych czy nawet politycznych dotyczących Stambułu i Turcji.

W książce pt. *Turcja. Obłęd i melancholia* dotyczącej politycznej sytuacji we współczesnej Turcji Ece Temelkuran, turecka pisarka i komentatorka polityczna, pisze o tym, że figura mostu wykracza poza granice miasta. Według autorki cały kraj, cała Turcja jest metaforyzowana jako most. Figura ta może mieć różne funkcje, zależnie od przyjętego punktu widzenia. Co istotne, autorka pisze tutaj o dyskursie tworzonym w Turcji, o próbach budowania tożsamości grupowej w oparciu o figurę mostu – tożsamości grupy, której wyjątkowość polega między innymi na tym, że żyje na moście, w przestrzeni podziału i połączenia, w przestrzeni, w której może wybrać swoją tożsamość, określić kierunek rozwoju według własnych potrzeb i chęci. Oczywiście jest to pozorna wolność, figura mostu została tu bowiem zaprzęgnięta do powozu prowadzonego przez władze Republiki Tureckiej.

Wszystko pięknie, ale czym jest „to” miejsce?

Być może to nie nawet nie jest miejsce. Zgodnie bowiem z definicją powtarzaną od założenia państwa „to” jest mostem. „Pomiędzy Wschodem i Zachodem”, a także między „Azją i Europą” czy „Orientem i Okcydentem”. Owo „pomiędzy” wywołuje poczucie niezdecydowania u niemal każdego, kto stąd pochodzi. Bo skoro tak, to z której strony mostu najlepiej opisywać sam most? Zdaniem Republiki założonej w 1923 roku odpowiedź jest oczywista... 156

Oczywista odpowiedź z czasów republiki jednoznacznie wskazuje kierunek rozwoju – Turcja ma patrzeć na Zachód, z niego czerpać i zmieniać się na jego modłę. Równie jednoznaczne wydaje się być zachodnie spojrzenie, które zawsze sytuuje Turcję na Wschodzie, po wschodniej stronie mostu i nie daje jej tego mostu przekroczyć. Podobnie Stambuł, mimo

¹⁵⁶ E. Temelkuran, *Turcja: obłęd i melancholia*, Wydawnictwo Książkowo Klimaty, Wrocław 2017, s. 8.

swojego specyficznego położenia, w dyskursie zachodnim określany jest jako pierwsze miasto Wschodu, nie zaś ostatnie Zachodu. Jednak kategorie ulegają zmianom, wraz ze zmianami politycznymi, geografia natomiast często okazuje się być nauką nie tak bardzo ścisłą, jak byśmy tego oczekiwali, szczególnie w kontekście podziału na Wschód i Zachód, Europę i Azję podziały te wydają się zmieniać zależnie od momentu i punktu widzenia¹⁵⁷. Kolejne pokolenia i kolejne rządy podchodzą odmiennie do oceny tych kategorii, inaczej widzą kierunki rozwoju, doceniają różne tradycje, a od innych się odcinają.

Imiona miasta

Pytanie, które wielu nasuwa się samo i nie pozwala wręcz skoncentrować się na innych treściach dotyczy imienia miasta – dlaczego Stambuł, a nie Konstantynopol? Bizancjum albo Carogród? Albo po prostu Miasto Miast? Dlaczego pisać o Stambule, która to nazwa na pewno nie jest najstarsza, a jej oficjalne stosowanie wprowadzone zostało dopiero niecałe sto lat temu? Pytanie to jest szczególnie ważne dla badaczy kultury i literatury, dla których zmiany zachodzące chronologicznie mogą mieć wtórne znaczenie w stosunku do tropów badanych niekoniecznie w porządku linearnym. W kontekście niniejszej rozprawy mówimy o Stambule przede wszystkim dlatego, że to, co kryje się za tą nazwą dotyczy bezpośrednio przedmiotu naszych badań. Chodzi o dyskurs na temat miasta, które z punktu widzenia europejskiego jest miastem pozaeuropejskim, leżącym na granicy, lecz z założenia już „po drugiej stronie”. Reformy wprowadzane na początku istnienia Republiki Tureckiej miały na celu równocześnie dwa cele. Po pierwsze modernizację państwa i społeczeństwa – odcięcie się nowego organizmu od spuścizny Imperium Osmańskiego, jego cywilizacyjnego zapóźnienia widocznego na wielu płaszczyznach, a co za tym idzie stworzenie nowego, laickiego państwa, które samo i którego obywatele będą mieli możliwość konkurowania z krajami Europy Zachodniej. Drugim celem było zbudowanie silnej tożsamości tureckiej, która tak naprawdę była całkiem nowym konstruktem. Modernizacja miała podążać zachodnią ścieżką, była to próba dogonienia świata zachodniego, skorzystania z jego wzorów. Równocześnie jednak budowanie silnej narodowej (a nawet państwowej) tożsamości wymagało silnego zaakcentowania wartości lokalnych, innych jednak niż osmańskie¹⁵⁸.

¹⁵⁷ P. Czapliński, *Poruszona mapa. Wyobrażenia geograficzno-kulturowa polskiej literatury przełomu XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2016, s. 6.

¹⁵⁸ E.J. Zürcher, „Turcja: od sultanatu do współczesności, op. cit., s. 14.

Było to jedną z przyczyn przeniesienia w 1923 roku stolicy Republiki Tureckiej ze Stambułu do Ankary – ówczesnie niewielkiej miejscowości położonej w głębi kraju oraz późniejszej (w roku 1930) jednoznacznej rezygnacji ze stosowania nazwy „Konstantynopol” w kontaktach międzynarodowych, korespondencji itp. Stambuł był Stambułem długo wcześniej, od momentu podboju miasta przez armię osmańską w 1453 roku, natomiast nazwa „Konstantynopol” o stulecia przeżyła Cesarstwo Wschodnie i do początku XX wieku była konsekwentnie stosowana nie tylko przez zachodnich podróżników, lecz również przez dyplomatów, w codziennych rozmowach i w oficjalnej korespondencji. Pozostaje pytanie dotyczące polskiej nazwy miasta, odmiennej od tej funkcjonującej w większości języków – dlaczego mówimy „Stambuł”, a nie „Istambuł”. Nazwa „Stambuł” pochodzić ma od dialektalnej formy greckiej *stambóli*, powstała ze *stan Póli(n)* bez samogłoski na początku. Samogłoska na początku wyrazu, w świetle tej teorii, miałyby być dodana później. Jednak informacje na ten temat nie są jednoznaczne, wcześniejsza teoria mówi, że pierwotna wersja nazwy miasta posiadała „i” na początku¹⁵⁹.

Skoncentrujmy się jeszcze chwilę na nazwach, znaczeniu ich stosowania i zmiany, stanowią one bowiem lustro dylematów i rozdzźwięków. Nazwa „Stambuł” została wprowadzona wraz ze zdobyciem Konstantynopola przez Mehmeda Zdobywcę. W europejskiej historii rok 1453 zapisał się jako „upadek”, zaś w osmańskich annałach jest to „podbój Konstantynopola”. To właśnie tutaj, w tym miejscu, zaskakująco aktualnym do dzisiaj (bardzo częste odniesienie w kulturze i sferze publicznej współcześnie w Turcji, w Europie nadal jest to powszechnie znana data, cezura, która oznacza upadek pewnej cywilizacji, koniec epoki średniowiecza) swoje korzenie ma historyczny i współczesny dyskurs dotyczący Stambułu.

Jeżeli spojrzeć jeszcze głębiej, w perspektywie historycznej interesujące jest nazywanie Stambułu po prostu „Miastem” lub „Miastem-Miast”. Współcześnie można spierać się o to, czy Stambuł jest Konstantynopolem czy raczej Konstantynopol Stambułem, warto jednak zatrzymać się na chwilę przy refleksji, że przez setki lat było to po prostu Miasto. Przykładem może być konsekwentne stosowanie przez autorów nazwy „Miasto” wobec Konstantynopola w publikacji *Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów. Wczesno- i średniobizantyński Konstantynopol jako miasto portowe*. We wstępie czytamy:

¹⁵⁹ M. Stachowski, R. Woodhouse, *The etymology of Istanbul: making optimal use of the evidence*, „Studia Etymologica Cracoviensia”, vol. 20:221-245, Kraków 2015, https://ruj.uj.edu.pl/xmlui/bitstream/handle/item/15924/stachowski_woodhouse_the_etymology_of_istanbul_2015.pdf?isAllowed=y&sequence=1; dostęp: 15.12.2019 r.

Konstantynopol to miasto szczególne tak ze względu na swoje wyjątkowe miejsce w dziejach średniowiecznego świata, jaki i walory swego geograficznego położenia. Usytuowane malowniczo nad zatoką Złotego Rogu, Bosforem i morzem Marmara od swoich początków, jeszcze jako Bizancjum (Byzántion) związane było z morzem. Szczególnie uwidoczniło się to w czasach, kiedy stał się on centrum państwowości wschodniorzymskiej, wielką aglomeracją, zamieszkiwaną przez setki tysięcy ludzi. (...) Drogą morską przybywali do Miasta w różnych celach także ludzie: posłowie, kupcy, duchowni, pielgrzymi, ci, którzy marzyli o zrobieniu kariery i ci, którzy na cesarskich dworze dobijać się chcieli sprawiedliwości¹⁶⁰.

Kiedy Edmondo de Amicis pisze o Konstantynopolu, w pewnym sensie pisze właśnie o Stambule, choć w jego czasach ta nazwa miasta nie była powszechnie stosowana. Pisze on bowiem o muzułmańskim mieście (oczywiście nie wyłącznie, we wszystkich opisach widzimy swoistą dwoistość miasta, podział na muzułmańskie/osmańskie i europejskie). Jednak konsekwentne używanie nazwy „Konstantynopol” można zinterpretować jako brak przyzwolenia na osmańskość, a potem tureckość miasta (nie dotyczy to już oczywiście Amicisa, tylko późniejszych autorów). Jednak „egzotyka” miasta, tak wyraźna we wszystkich opisach, jest związana bezpośrednio z faktem, że od XV wieku rządzą nim Osmanowie, że jest to miasto muzułmańskie, kulturowo odrębne od Europy. Mówienie o Konstantynopolu pozwala w pewnym sensie zachować dystans – krytykować nie samo miasto i jego istotę, nie miejską tkankę, która jest kolebką kultury europejskiej (a więc również kultury własnej autorów), a sposób zamieszkiwania miasta, władania nim, zarządzania. Krytyką nie zostają wszak objęte dzielnice europejskie, nie ekskluzywna Pera – obiektem krytyki każdorazowo jest brud, bieda i zacofanie przynależne do Stambułu, do tego miasta, którego istnienia autorzy w pewnym sensie wydają się nie przyjmować do wiadomości. Z tego punktu widzenia decyzja o jednoznacznym sturczeniu nazwy miasta, o odejściu od osmańskiej tradycji przymykania oka na używanie starej nazwy przez dyplomatów, pisarzy, kupców, wydaje się jedynym rozsądnym rozwiązaniem. Kolejnym, nieco mniej istotnym aspektem tej decyzji są rozgrywki wewnętrzne i chęć osłabienia stambulczyków – w szerszym kontekście polityki wewnętrznej i budowania wiernego zaplecza politycznego dla obozu rządzącego i zmian mających na celu zeświecczenie i europeizację Turcji.

W XIX wieku liczba obcokrajowców odwiedzających Stambuł, a co za tym idzie opowiadających o nim, piszących i czytających o mieście, zaczęła gwałtownie rosnąć. Ze względu na rozwój turystyki w XIX wieku, a następnie rozwój środków komunikacji – które

¹⁶⁰ Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów. Wczesno- i średniobizantyński Konstantynopol jako miasto portowe, red. M.J. Leszka, K. Marinow, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2016, s. 1.

stawały się coraz dostępnejsze i coraz szybciej oraz w sposób bardziej komfortowy przenosiły podróżników z miejsca na miejsce – zmienił się charakter podróży. W albumie powstałym na potrzeby wystawy *Stambuł. Dwa światy, jedno miasto* wspomina się o „rosnącym napływie gości z Europy i Ameryki, który u progu XX wieku przekształcił się w masową turystykę¹⁶¹”. Dalej czytamy:

W dziewiętnastowiecznej Europie „podróż na Wschód” stała się istotnym elementem wychowania i kulturalnego obycia. Stambuł stanowił najpierw obowiązkowy przystanek, pokonywanej głównie drogą morską, podróży do Ziemi Świętej, by w drugiej połowie XIX wieku, gdy cały świat zainteresował się „kwestią wschodnią”, stać się celem samym w sobie. Dla wielu podróżników był bowiem najbliższym geograficznie ucieleśnieniem wschodniego miasta, oferując nie tylko unikalne krajozrazy i egzotyczne atrakcje, ale i europejski komfort.¹⁶²

Równocześnie, niezależnie od rewolucji komunikacyjnej, w wieku XIX rozwinął się romantyczny orientalizm¹⁶³, stawiający szeroko pojęty Wschód na czele interesujących miejsc do odwiedzenia. Jak pisze Sylwia Filipowska w opracowaniu dotyczącym opisów Stambułu i pobytu w nim w XIX wieku: „Nie bez związku ze wzrostem wycieczek turystycznych pozostaje spadek liczby podróży, które można szeroko nazwać erudycyjnymi, popularnych jeszcze w XVIII wieku. Antoni Mączak określa je ogólnie jako „podróże oświeconych” i włącza do nich zarówno Grand Tour, jak i podróż badawczą czy krytyczną¹⁶⁴. W XIX wieku niewielu już znajdziemy intelektualistów, którzy z pasją odkrywcy i badacza opisują Stambuł.” To w XIX pisanie na temat Stambułu staje się modne, podobnie jak podróże nad Bosfor, jest to okres, którego bezpośredni wpływ na dyskurs dotyczący miasta możemy obserwować do dzisiaj.

Stwierdzenie to jest jeszcze bardziej prawdziwe w odniesieniu do czasów, gdy masowa turystyka rozwinęła się na niespotykaną dotąd skalę, szczególnie pod koniec XX wieku, kiedy Stambuł stał się z powrotem atrakcyjnym i popularnym celem podróży. Tym bardziej, że dziś bez trudu i za stosunkowo niewielkie pieniądze można wybrać się z większości europejskich miast do Stambułu, nawet na weekend. Tak jak wiek XVIII (a nawet wieki wcześniejsze) stworzył kategorie opisu miasta orientalnego, za jakie uważano Stambuł, tak wiek XIX wzmocnił ich oddziaływanie i umożliwił posługiwanie się tymi kategoriami przez znacznie szersze grono. Według Filipowskiej, podróżnicy wybierali często Stambuł jako jedyną i ostateczną destynację, odchodząc od popularnej wcześniej tradycji „podróży na Wschód”, która

¹⁶¹ Ibidem, s. 115.

¹⁶² *Stambuł. Dwa światy, jedno miasto*, red. M. Daszewska, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2018, s. 115.

¹⁶³ Filipowska, *Obraz dziewiętnastowiecznego Stambułu*, op .cit., s. 22.

¹⁶⁴ Ibidem, s. 35.

zaczynała się bądź kończyła w Stambule: „Nie była to więc wielka, wielomiesięczna wyprawa wymagająca wielkiego nakładu finansowego, odwagi i wytrwałości, lecz krótka wycieczka, o której można było zdecydować prawie z dnia na dzień (...).”¹⁶⁵. Podróżnicy tego typu opisując swoje wrażenia i wspomnienia związane z miastem „nadużywają (...) słowa „Wschód”, chcąc jakby przekonać czytelnika (i samego siebie...), że poznanie Stambułu równoznaczne jest z poznaniem Wschodu¹⁶⁶.”

Autorka koncentruje się na polskich podróżnikach, którzy stanowili specyficzną grupę, jednak zauważone prawidłowości można przełożyć na szerszą populację. W XIX wieku podróżowano inaczej, Stambuł stał się dla Europejczyków przystępnym miejscem odbywania podróży, spędzania wakacji. Tendencję tę widać jeszcze wyraźniej w XX wieku, kiedy podróż stawała się łatwiejsza niemal z każdym rokiem, gdy przewodniki turystyczne były coraz bardziej dostępne (Filipowska zwraca uwagę np. na brak przewodników po Stambule, czy szerzej Turcji w języku polskim jeszcze w XIX wieku), baza hotelowa coraz bardziej rozwinięta. Co interesujące i co da się łatwo zaobserwować również dzisiaj, w erze błyskawicznego przekazywania informacji, deklarowanym celem wielu podróżujących, którzy opisywali swoje wrażenia, było zachęcanie innych do odbywania podobnych podróży oraz pokazywanie „prawdziwego oblicza Wschodu”¹⁶⁷.

Masowa turystyka i rozwój kanałów komunikacji pociągnęły za sobą masowe pisanie na temat Stambułu i kręcenie filmów o nim w Internecie. Świat przewodników turystycznych nie tylko w większości przeniósł się do sieci lub też działa równolegle w wersji elektronicznej i drukowanej, zmienił się również charakter tego typu treści. Stały się one spersonalizowane, to znaczy tworzone przez konkretne osoby, firmujące treści własnym nazwiskiem i twarzą, jak również kierowane do grupy odbiorców o określonych preferencjach i zainteresowaniach. Treści dotyczące Stambułu dostępne w tej formie dotyczą najczęściej zabytków i atrakcji najbardziej wartych odwiedzenia, tureckiej kuchni i miejsc, które serwują konkretne dania, ewentualnie własnych doświadczeń autora, związanych z życiem w mieście. Największą grupę tego typu przekazów stanowią vlogi, połączone ze stronami internetowymi i kanałami w mediach społecznościowych. Większość vlogów lub ich odcinków na temat Stambułu kierowana jest do turystów, którzy wybierają się do tego miasta, a celem ich nagrywania w dalszej perspektywie jest w mniejszym lub większym stopniu budowanie marki autora. Często są to osoby lub grupy osób prowadzące na szerszą skalę własną działalność związaną z

¹⁶⁵ Ibidem, s.34.

¹⁶⁶ Ibidem, s. 35.

¹⁶⁷ Ibidem, s. 39.

turystyką w Stambule czy Turcji, bądź też podróżujące po całym świecie i zarabiające na przedstawianiu kolejnych etapów swoich podróży.

Przykładem może być piętnastominutowy film *Istanbul in 2 days – A video guide* przedstawiający dwa dni, które Zoe spędza w Stambule – zawiera bardzo szczegółowe informacje dotyczące kolejnych działań, które należy podjąć, od podróży z lotniska, przez transport w mieście, do odwiedzania najistotniejszych zabytków¹⁶⁸. Film został wyprodukowany przez studio 24 Filmhouse i stanowi odcinek serii pokazującej poszczególne interesujące aspekty zwiedzania miasta, takie jak tradycyjne tureckie śniadanie czy szerzej jedzenie w Stambule¹⁶⁹. Bohaterka i autorka filmu przedstawia również krótką historię poszczególnych zabytków oraz przy każdej okazji określa ile kosztuje transport i bilety do kolejnych atrakcji turystycznych.

Jednym z najpopularniejszych tematów poruszanych w niezliczonych filmach opowiadających o Stambule jest jedzenie – jedzenie uliczne, targi warzywne, rybne, mięsne, mniej i bardziej wykwintne restauracje. Większość z tych produkcji ma na celu sprzedaż wycieczek po Stambule związanych właśnie z jedzeniem, jednak nie wszystkie. Niektóre stanowią po prostu zapis kulinarnych doświadczeń autorów w mieście nad Bosforem. Przykładem może być zamieszczony na platformie YouTube film dotyczący niemal wyłącznie stambulskiego jedzenia, zrealizowany przez parę prowadzącą stronę internetową, vlog i konta na Facebooku, Instagramie, Twitterze i Snapchacie, o nazwie *Flying the Nest*¹⁷⁰ (pol. *Opuszczając gniazdo*). Para Australijczyków, Jess i Stephen Parry-Valentine postanowiła wybrać się w podróż dookoła świata. Jeżdżąc po świecie opisywali swoje podróże, wszędzie kręcąc również krótkie filmy opowiadające o jedzeniu, atrakcjach turystycznych i komunikacji w danym miejscu, a nawet na temat fotografii podróżniczej. Przyniosło im to ogromną popularność nie tylko w Australii, lecz na całym świecie, siłą rzeczy prezentowane przez nich treści dotyczące Stambułu są jedynie fragmentem większej całości, autorzy nie zagłębiają się przesadnie w historię i bieżącą sytuację miasta czy kraju. Przedstawiają użyteczne i interesujące informacje turystom podobnym do nich samym, którzy chcą przyjemnie spędzić czas, zwiedzając kawałek świata. Zrealizowany przez nich film zatytułowany jest *We tried Turkish Street Food in Istanbul*¹⁷¹ i zgodnie z tytułem opowiada o mieście przez pryzmat najbardziej znanych potraw dostępnych na ulicach Stambułu – zaczynając od tureckich obwarzanków

¹⁶⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=Y5o3Wg-INTU>, dostęp 5.08.2019 r.

¹⁶⁹ <https://www.youtube.com/channel/UCETdCucY4nh1sWwC9sH7ieg>, dostęp 6.08.2019 r.

¹⁷⁰ <https://www.youtube.com/user/flyingthenest>, dostęp 6.08.2019 r.

¹⁷¹ <https://www.youtube.com/watch?v=lfsvLRVwfLA>, dostęp 5.08.2019 r.

(*simitler*), przez gotowaną kukurydzę, tradycyjne tureckie śniadanie, rybę w chlebie, pięknie podawaną kawę po turecku, oparty na jogurcie napój ayran, po typowe dla Turcji lody podawane z zachowaniem odpowiedniego rytuału. Wywodzący się z konkretnego kręgu kulturowego i kulinarnego autorzy i równocześnie bohaterowie filmu porównują kolejne kulinarne przygody z własnymi „domowymi” przyzwyczajeniami i doświadczeniami. Dlatego nie robi im wielkiej różnicy, że Turcy do porannego simita piją herbatę, a nie kawę – nie jest to przecież blog o Turcji, a o podróżach – przypuszczalnie widzowie nagrania również zdecydowałoby się na kawę.

Podobny charakter ma vlog Justina Poore’a, który w filmie *My 8 must to do things in Istanbul, Turkey* opowiada o rzeczach, które koniecznie należy zrobić przyjeżdżając nad Bosfor. Poore opowiada o mniejszych (dzielnica Balat, wycieczka na stronę azjatycką) i większych (Hagia Sofia, Błękitny Meczet, Wielki Bazar) atrakcjach turystycznych, zwracając się raczej do podróżników, którzy w Stambule planują spędzić maksymalnie kilka dni – taki też format mają jego inne posty, zamieszczane m.in. na oficjalnym kanale YouTube *Justin Poore, Explore – Create – Learn*¹⁷².

W ostatnich latach pojawia się, widoczna w Internecie, nowa grupa twórców i odbiorców – turyści ekstensywni. Są to najczęściej, choć nie zawsze, młodzi ludzie, którzy przeznaczają znaczną część swojego czasu na podróżowanie, często polegające na mieszkaniu przez jakiś okres w danym mieście, kraju czy regionie. W wypadku takich osób sama podróż wydaje się celem, nierzadko podejmują się oni działalności zarobkowej w miejscach, w których się zatrzymują, bądź też pracują zdalnie, zmieniając jedynie miejsca zamieszkania, a nie zatrudnienia.

Przykładem takich ekstensywnych podróżników mogą być twórcy platformy *Travel Beans*, Emma i Alex, para Brytyjczyków, którzy sami siebie nazywają podróżnikami i cyfrowymi nomadami (ang. *digital nomads*). Przebywając w Stambule przygotowali krótki film *Istanbul Cost of Living, Digital Nomad Istanbul Guide*¹⁷³, dotyczący tego, jakie są koszty życia w tym mieście – wynajmu mieszkania, transportu publicznego, jedzenia, zwiedzania, bezpieczeństwa, ubezpieczenia podróznego, jak również życia cyfrowych nomadów, czyli prędkości Internetu i cen zakupu sprzętu do nagrywania itp.

Kolejny przykład, o nieco innym charakterze, to vlog Pawła Skiby, przedstawiający między innymi film *I’m not a Tourist Anymore, Living in Istanbul, Turkey*¹⁷⁴, w którym

¹⁷² <https://www.youtube.com/channel/UCInm4LP43k7AkjhdwKrOONA>, dostęp 20.08.2019 r.

¹⁷³ <https://www.youtube.com/watch?v=R65IrA0zV0M>, dostęp 30.08.2019 r.

¹⁷⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=Kj6jm8Nz5ao>, dostęp 10.08.2019 r.

mieszkający tymczasowo w Stambule młody człowiek przedstawia swoje życie w tym mieście. Film ten jest jednym z wielu przykładów na to, jaki zwrot następuje w opowiadaniu o mieście – istotne są własne przeżycia, indywidualne doświadczenia, nie zaś wiedza czy znajomość lokalnych zwyczajów albo języka. Autorzy-podróżnicy mówią do grona osób podobnych do siebie, w związku z czym przekładają własne zainteresowania, potrzeby i poziom wiedzy na poziom wiedzy, zainteresowań i potrzeby swoich odbiorców – młodych ludzi, ekstensywnie podróżujących po świecie i niekoniecznie zainteresowanych szczegółową historią i specyfiką miejsc, do których trafiają, a raczej skupionych na własnych obserwacjach i subiektywnych przeżyciach. Jest to interesujące szczególnie z jednej perspektywy – być może brak wiedzy i opieranie się wyłącznie na własnej refleksji i doświadczeniu pozwala na zejście z utartej ścieżki, umożliwia w końcu świeże spojrzenie na miasto, o którym tak wiele już powiedziano i napisano? Okazuje się jednak, że wręcz odwrotnie, również nie mając szerokiej wiedzy, autorzy poruszają te same tematy i opowiadają te same historie co poprzednicy, pomijając jedynie zarys historyczny czy kulturowy – będą więc opowiadać o wędkarzach na moście Gata, nie mówiąc nic o tradycji wędkowania nad Bosforem, o ich historiach, a już na pewno nie o samym moście. Będą gubić się w stambulskich uliczkach, wyrażając zdumienie, że ludzie tutaj nie kupują farb i narzędzi do malowania ścian w supermarkecie budowlanym, tylko na uliczce, przy której znajdują się wyłącznie sklepy z tego typu artykułami. Będą standardowo narzekać na tureckich kierowców i szalony ruch samochodowy. Tak samo jak setki poprzedników ekscytują się trwającą 20 minut podróżą promem między Europą a Azją.

W kontekście rozważań o tym, jak budowany jest obraz Turcji i Stambułu na arenie międzynarodowej interesujące jest jeszcze jedno zjawisko, o nieco innym charakterze. W ostatnich latach mianowicie niewiarygodną popularność na świecie, w tym w Polsce, zdobyły tureckie seriale telewizyjne, które pokazywane są w wielu krajach na świecie, zarówno w telewizji, jak i na platformach z filmami i serialami, takich jak Netflix. Są to zarówno ciągnące się przez setki odcinków telenowe (np. *Imperium miłości*, *Rozdarte serca*, *Wieczna miłość*), jak i ambitniejsze i krótsze produkcje (np. dostępny na platformie Netflix *Kara Para Aşk*).



Ilustracja 8. Panorama miasta Van, pierwsza scena w serialu *Kara Para Aşk*; źródło; zrzut z ekranu.

Współcześnie trudno przecenić kulturotwórczą rolę seriali – w przypadku Turcji popularność tych produkcji na świecie przełożyła się niewątpliwie na zainteresowanie turecką współczesnością i historią. O tureckich serialach wiele się pisze i mówi, powstają krótkie filmowe podsumowania zamieszczane na kanałach YouTube, np. *Najlepsze tureckie seriale Top 5*¹⁷⁵ czy *Najpiękniejsze śluby w tureckich serialach*¹⁷⁶, czy *Top 30 tureckich seriali*¹⁷⁷ przygotowane przez TeleMagazyn, czy odcinek Vloga *Kawa po turecku* zatytułowany *Tureckie seriale - czym się różnią od polskich?*, czy blog i kanał YouTube w pełni poświęcony *Tureckie seriale*¹⁷⁸ oraz blog *Seriale tureckie*¹⁷⁹ również zajmujący się wyłącznie tym tematem. Największym hitem wśród tureckich seriali jest natomiast złożona z czterech serii produkcja *Wspaniałe stulecie* (tur. *Muhteşem Yüzyıl*) przedstawiająca w fabularyzowanej formie życie na dworze osmańskim za czasów Sulejmana Wspaniałego, sułtana osmańskiego w latach 1520-1566. Popularność tego serialu przyniosła znaczne zainteresowanie historią osmańską, oczywiście w nieco ubarwionej i uproszczonej formie.

¹⁷⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=Q62MjVNIjM>; dostęp 5.01.2020 r.

¹⁷⁶ https://www.youtube.com/watch?v=nE_cRMfQttc; dostęp 5.01.2020 r.

¹⁷⁷ <https://www.telemagazyn.pl/artykuly/najpopularniejsze-tureckie-seriale-top-30-tureckich-seriali-ktore-trzeba-obejrzec-ranking-68678.html>; dostęp 5.01.2020 r.

¹⁷⁸ <https://www.youtube.com/channel/UCOUI4JVPXEoUvtBajWYyCA>; dostęp 5.01.2020 r.

¹⁷⁹ <https://turkweb.pl/>; dostęp 5.01.2020 r.



Ilustracja 9. Sułtan Sulejman Wspaniały w serialu *Wspaniałe stulecie*; źródło: zrzut z ekranu.

Niezależnie od tego, jak bardzo rzeczywistość przedstawiana w serialach odbiega od realiów, niewątpliwie powodują one wzrost wiedzy na temat historii Turcji, jak również jej geografii i obyczajowości. Tureckie seriale produkowane są zazwyczaj z dużą dbałością o kostiumy, scenografię i zdjęcia – tutaj króluje Stambuł jako miasto, lecz również pojawiają się inne, często zapierające dech w piersiach lokalizacje pokazujące niezwykle zróżnicowanie Turcji pod względem geograficznym. Patrząc z szerszej perspektywy seriale tureckie stały się również doskonałym narzędziem promowania turystyki w Turcji. Przyglądając się fenomenowi popularności tureckich seriali warto pamiętać o niewątpliwym wpływie władz tureckich na wszelkie produkcje filmowe – przykładem może być tutaj historia związana z serialem *Wspaniałe stulecie*. Producentom zarzucano pokazywanie najznamienitszego osmańskiego sułtana przez pryzmat spraw sercowych i łóżkowych, a nie związanych z militarnymi zwycięstwami¹⁸⁰. Pokazywanie w serialu życia osobistego sułtańskiego dworu doprowadziło nawet do protestów środowisk konserwatywnych i prób zablokowania planu zdjęciowego.

Miasto-most

Figura mostu ujawnia się najwyraźniej w kontekście Stambułu jako miejsca (dosłownie i przenośni) spotkania i stałego spotykania się Wschodu i Zachodu, a co za tym idzie łączenia i oddzielenia tego co znane i obce. Patrząc przez pryzmat kulturowych badań miejskich na proces tworzenia, doświadczania i wzmacniania figury mostu, widzimy swoistą pętlę, która

¹⁸⁰ M. Szumer, „*Wspaniałe stulecie*” i inne tureckie seriale w polskiej TV, <https://wyborcza.pl/1,90535,18902934,wspaniale-stulecie-turecka-gra-o-tron.html>; dostęp 20.12.2019 r.

zaczyna się od dyskursu życia codziennego mieszkańców, doświadczania codziennego kontaktu z tkanką miasta, a zamyka się dyskursywnymi figurami. Miasto w kontekście połączenia i tworzenia mostów w sposób szczególnie ujawnia swoje wszystkie poziomy i kolejne historie, pokazuje znaczenia narosłe na przestrzeni wieków w tkance poszczególnych dzielnic. Wszystkie pozostałe konteksty wydają się mieć charakter wtórny. Granica między dwoma światami opisywanymi jako odrębne – Wschodem i Zachodem, to równocześnie niezwykle miejsce połączenia, budowania mostu i stałej drogi komunikacji. Proces ten odbywa się w Stambule, nad Bosforem. Podział i równoczesne połączenie, ze względu także na swoje znaczenie polityczne, w największej mierze oddziałuje na dyskurs i rzeczywistość, jest też kulturowo i literacko najbardziej owocne. Podział Wschód-Zachód natomiast w sposób jednoznaczny przekłada się na drugą parę: Europa-Azja.

Azja i Europa – tę parę wymyślili Grecy. Po tej i tamtej stronie Morza Egejskiego. Sami zaś osiedli na obu lądach, nie troszcząc się zbytnie o dzielące je różnice, w każdym razie dopóki Persowie siedzieli cicho. Splunąć z jednego kontynentu na drugi najwygodniej było w miejscu, które Grecy nazywali Bosforem, a które do dziś zapiera dech w piersiach podróżnych nieprzygotowanych na jego widok¹⁸¹.

Tak rozpoczyna swoją książkę pt. *Stambul. Gdzie Europa spotyka Azję* (niem. *Gebrauchsanweisung für Istanbul*) Kai Strittmatter, który nad Bosfor został wysłany jako korespondent gazety „Süddeutsche Zeitung”. Książka ukazała się w Niemczech w 2010 r., a w Polsce w roku 2014. Stanowi zestaw obserwacji, refleksji, przeżyć autora, który wie o Turcji i Stambule wiele, większości tych rzeczy dowiedział się w praktyce i często pokazuje czytelnikom również jakie doświadczenia doprowadziły go do takich refleksji oraz w jaki sposób poszerzał swoją wiedzę. Co istotne, autor od samego początku jasno daje do zrozumienia, że książka jest właśnie przede wszystkim zapisem wysłanego służbowo na Wschód mieszkańca Europy Zachodniej, historią, która więcej ma wspólnego z rezerwuarem europejskich wyobrażeń niż jakimikolwiek badaniami czy próbą obiektywnego przedstawienia rzeczywistości. Strittmatter początkowo koncentruje się właśnie na niezwyklej położeniu miasta i zabawnych sytuacjach, które mogą się z nim wiązać, szczególnie, jeżeli ktoś jest nowym przybyszem, nie do końca zorientowanym w faktycznym położeniu poszczególnych dzielnic. Obecne w przestrzeni miasta realne mosty mają tutaj duże znaczenie, łączą dwa kontynenty. Mimo ich niezwykłości, przejazd nimi okazuje się zupełnie normalny, jest

¹⁸¹ K. Strittmatter, *Stambul. Gdzie Europa spotyka Azję*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2014, s. 10.

elementem codzienności, nie da się przecież stale i każdego dnia zauważać niezwykłości rzeczywistości, z którą obcujemy bez przerwy – również w chwilach mniejszej koncentracji, gorszego humoru czy samopoczucia. W takich sytuacjach rozciągnięty nad Bosforem most, którym przejeżdżamy kolejny raz z Azji do Europy, staje się drogą jak każda inna, uciążliwą trasą o nadmiernym zagęszczeniu ruchu, korkach, spalinach i innych niedogodnościach.

Kto od strony starego miast przejeżdża przez jeden z dwóch mostów nad Bosforem, ten na drugim krańcu widzi tablicę z napisem „Witamy w Azji!”. Potem jednak człowiek odkrywa, że Stambuł w azjatyckich dzielnicach – takich jak Kadikoy i Moda – wygląda dużo bardziej europejsko niż wiele miejsc po stronie europejskiej i że położone akurat w Europie stare miasto stanowi tę właśnie dzielnicę, która wielu zwiedzającym wydaje się orientalna. To ostrzeżenie: Stambuł rozbija stereotypy w pył, i to tak gruntownie, że chce się natychmiast wysłać tam każdego Niemca na przymusowy urlop. Nie tak łatwo rozszyfrować to miasto¹⁸².

Nie jest łatwo rozszyfrować Stambuł, równocześnie jednak od razu jest jasno zrozumiałe, zarówno dla autora, jak i dla jego czytelników, jak wyglądają „europejskie” i „azjatyckie” w swym charakterze dzielnice. Być może „rozszyfrowywanie” Stambułu miałoby zupełnie inny charakter, gdyby nie właśnie te silne, naturalne, jak mogłoby się wydawać, przekonania na temat tego, jak poszczególne miejsca powinny wyglądać. Siatka pojęć i przekonań, którymi autor się kieruje, jest dla nas, czytelników, od razu czytelna. Autor może poruszać się bezpiecznie po rzeczywistości zbudowanej przez taki aparat pojęciowy, wie bowiem dokładnie kto jest jego odbiorcą – Europejczycy, a jeszcze dokładniej Niemcy. Strittmatter dość często „gra” mostem, pokazując niezwykłą zwykłość Stambułu.

W książce pt. *Stambuł. Oko świata. Od Konstantynopola do Stambułu* Max Cegielski także pisze o tym, co w Stambule jest najbardziej charakterystyczne, czyli o jego niezwykłym położeniu, które uznaje za cechę mającą największy wpływ na taki, a nie innych rozwój miasta. Książka ukazała się w języku polskim w 2009 roku, jest pozycją z pogranicza literatury podróżniczej, reportażu i publicystyki. Również ten autor wydaje się być uwiedziony przez romantyczną wizję geograficznej granicy przebiegającej przez miasto – granicy między kontynentami, religiami, jak się okaże również między kulturami i sposobami sprawowania rządów. I co za tym idzie miasta jako mostu, miejsca, gdzie te pociągające przeciwieństwa się przecinają, spotykają, konfrontują.

Swoją siłę nie tylko estetyczną, ale przede wszystkim handlową miasto zawdzięczało zawsze położeniu. Gdyby Konstantynopola-Stambułu nie było, trzeba by go było wymyślić. A może inaczej:

¹⁸² Ibidem, s. 11.

szalony artysta tak widziałby utopijną metropolię. Dawna stolica rozłożona jest po obydwu stronach cieśniny Bosfor, geograficznej granicy między Azją a Europą. Wąski przesmyk łączy mętne i ciepłe wody Morza Czarnego z morzem Marmara, dalej z wodami Morza Egejskiego i przez nie prowadzi do basenu Morza Śródziemnego. Obok tego otwierającego się ku zachodowi gardła mieści się jeszcze zatoka Złoty Róg, do której spływają potoki ze wzgórz otaczających miasto¹⁸³.

Również ten autor, choć wrogo nastawiony do kalek i stereotypów, do utartych ścieżek, którymi od wieków przybysze poruszają się po Stambule, nie potrafi im zaprzeczyć. Z figurą mostu nie próbuje nawet dyskutować – przyjmuje ją jako dominujący punkt odniesienia, ogląda z różnych stron, wykorzystuje, rozwija. Sam daje się unieść niezwykłości położenia Stambułu, jego egzotyce, podkreśla konieczność jego istnienia jako miasta niezwykłego, jako miejsca faktycznego oraz metaforycznego spotkania i połączenia. „Gdyby Konstantynopola-Stambułu nie było, trzeba by go było wymyślić.” – pisze Max Cegielski.

Stambul. W oparach miejskiego absurdu to wydana w 2016 roku książka Agaty Wielgołaskiej, Polki i długoletniej mieszkanki Stambułu, która od 2007 roku prowadzi blog zatytułowany „(agaty) tureckie kazania”¹⁸⁴. Wielgołaska, zamiast standardowego podziału na Europę i Azję, pisze o różnicach, które dla niej, jako Europejki mieszkającej w Stambule, są bardziej znaczące, różnice między dzielnicami religijnymi i konserwatywnymi a świeckimi. Choć Bosfor ma dla autorki ogromne znaczenie, podział znacznie wyraźniejszy przechodzi między tradycją a nowoczesnością. Równocześnie jednak, do pewnego stopnia, wbrew temu o czym wspominał Kai Strittmatter, podziały te w dużej mierze się pokrywają.

Trasa Üsküdar-Eyüp to dobrze spędzona godzina na promie. Wodna przeprawa z dzielnicy konserwatywnej do dzielnicy bardzo konserwatywnej. Z tradycjonalistycznej Azji do tradycjonalistycznej Europy: Bosfor, Złoty Róg, Stambul z wielu perspektyw. Dużo widoków, dużo fotografii, czyli dobrze wydane pięć złotych. Na promie na oko połowa kobiet w kolorowych chustach, kilka w czadorach – tym razem to Turczynki, nie turystki z krajów arabskich¹⁸⁵.

Geert Mak w książce pt. *Most* (niderl. *De Brug*) koncentruje się na jednym z najistotniejszych dla miasta mostów – moście Galata. Autor jest holenderskim historykiem i pisarzem, znanym przede wszystkim jako autor napisanej pod koniec XX stulecia serii tekstów *W Europie*. Polskie wydanie *Mostu* ukazało się w 2011 roku, holenderski oryginał w roku 2007. Jak wspomniano, Most Galata nie łączy ze sobą dwóch kontynentów, a jedynie biegnie nad zatoką Złoty Róg, dzieli dwie części strony europejskiej – staromiejską Sultanahmed i Beyoğlu,

¹⁸³ M. Cegielski, *Oko świata. Od Konstantynopola do Stambułu*, Wydawnictwo W.A.B., Warszawa 2009, s. 107.

¹⁸⁴ <http://tureckiekazania.blogspot.com/>, dostęp 30.05.2018 r.

¹⁸⁵ A. Wielgołaska, *Stambul. W oparach miejskiego absurdu*, Warszawa 2016, s. 55.

nazywaną niegdyś Pera, dzielnicę ambasad i europejskich kupców. Można powiedzieć, że most ten dawniej łączył ze sobą kultury, niemalże dwa różne miasta – pałac Topkapı wraz z całym dworem sułtańskim, z dzielnicą Pera zamieszkaną przez europejskich kupców i wysłanników władców. Historia miasta opowiedziana jest przez pryzmat historii mostu Galata, a raczej kilku mostów, które były kolejno budowane w tym miejscu.

Most wznosi się nad szerokim ujściem rzeki, łącząc dwie najstarsze dzielnice miasta, a zarazem jakby jego dwa oblicza: południowe, konserwatywne, zwrócone na Wschód, i północne, z liczącymi wiele stuleci ambasadami i pałacami kupców, przesiąknięte mentalnością Zachodu i lekkością nowoczesnego życia¹⁸⁶.

Most Galata jest chyba najbardziej znanym ze stambulskich mostów, od początku swojego powstania, od wybudowania pierwszego mostu łączącego brzegu zatoki Złoty Róg w pierwszej połowie XIX wieku był on symbolem nowoczesności i postępu. Na pewno zaś jest najbardziej obrosnięty historiami. Geert Mak uznaje most za symbol miasta, choć przyświecają mu nieco inne koncepcje niż pozostałym autorom. Nie chodzi tu bowiem o łączenie przeciwieństw plasujących się po obu stronach wyraźnie zarysowanego kontinuum, a raczej o łączenie, scalanie i to przede wszystkim w przestrzennym sensie (utrzymywanie, spotkanie w jednym miejscu) wielu odcieni tych samych jakości – zwykłych i niezwykłych ludzi w ich codzienności i święcie. Autor spędził na moście i w jego okolicy na tyle dużo czasu, że zdołał poznać rytm mostowego życia, stałych bywalców mostu i jego okolic, ich historie i problemy. Przez pryzmat tych indywidualnych historii opowiada historię miasta, a szerzej całej Turcji, zaczynając od upadku sułtanatu, przez początki republiki tureckiej, rozwój liberalnego kapitalizmu, manifestacje z okazji święta pracy, rewolucje architektoniczne serwowane miastu przez kolejnych rządzących.

Bez mostu nie byłoby miasta. Most też jest właściwie miastem, chociaż nie można się pomylić, bo most to nie miasto, a miasto to nie kraj. Most ma przede wszystkim własną osobowość i na tym poprzestańmy¹⁸⁷.

Most ponownie staje się tutaj metaforą miasta, jednak w zupełnie innym znaczeniu – nie łączy ze sobą już przestrzeni i przeciwieństw, tylko łączy różnych ludzi – tych, którzy tu pracują i którym niezbyt powiodło się w życiu, z tymi, którzy jedynie przechodzą mostem. Równocześnie to właśnie Geert Mak pisze równie wiele o podziałach, które przebiegają wśród

¹⁸⁶ G. Mak, *Most*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2011, s. 12-13.

¹⁸⁷ Mak, *Most*, op.cit., s.13.

mieszkańców miasta i kraju, podziałach, które istniały jeszcze za czasów Imperium Osmańskiego, które zazwyczaj przedstawione są jako niemalże wielonarodowa arkadia. Jak to zazwyczaj okazuje się przy okazji bliższego przyglądania się wielonarodowym arkadiom, wychodzi na to, że była to raczej wspólnota złożona z licznych, zamkniętych społeczności. Za przykład służą sefardyjscy Żydzi, którzy jeszcze w XV wieku w dużej liczbie osiedlili się nad Bosforem.

W ten sposób powstało społeczeństwo, w którym różne grupy narodowe współpracowały ze sobą i prowadziły interesy, ale poza tym były uwięzione w granicach swoich dzielnic, domów, rodzin, płci, rangi i warstwy społecznej. Kiedy kładziono pierwszą linię kolejową, nie można było zatrudnić żydowskich robotników, bo potrafili wysławiać się tylko w języku ladino dialekcie kastyljskim, a nie w języku miasta, w którym po ucieczce z Hiszpanii żyli już trzysta lat¹⁸⁸.

Cytat ten, podobnie jak wiele innych historii zawartych w *Moście* pokazuje wyraźnie, że fizyczna bliskość nie musi koniecznie oznaczać faktycznej bliskości, zaś fizyczne oddalenie, nie zawsze oznacza brak kontaktu i efektywnej komunikacji. Most, który łączy dwa brzegi (w tym przypadku europejskie, lecz znacząco się między sobą różniące), nie musi umożliwiać wcale spotkania – mimo realnej bliskości przestrzennej może je wręcz utrudniać. Książka Maka pokazuje wiele paradoksów. Most jako budowlę i jako figurę stawia na pierwszym planie i przypisuje mu kluczowe znaczenie, równocześnie jednak, wyłącznie poprzez opowiadanie ludzkich historii, a nie własną krytykę, autor pokazuje, jak często most dzieli, a nie łączy.

Autorem najśłynniejszej współczesnej książki o Stambule jest najbardziej znany żyjący pisarz turecki, Orhan Pamuk – *Stambuł. Wspomnienia i miasto*. (tur. *İstanbul: Hatıralar ve Şehir*). Wydana w 2003 roku, w Polsce ukazała się po raz pierwszy w roku 2008, zaś drugie wydanie opublikowano w roku 2016. O Stambule w kontekście Wschodu i Zachodu Pamuk pisze nieco inaczej. Wspomnieniowa książka w dużej mierze skoncentrowana jest na dzieciństwie autora i życiu jego rodziny. Kwestie związane z pogranicznym charakterem miasta przychodzą dopiero jako dojrzała intelektualnie refleksja, związana przede wszystkim z lekturą zachodnich autorów na temat Stambułu. Sam Stambuł ma dla Pamuka charakter organiczny, jest jego własny, stąd refleksja na temat jego położenia nie jest pierwszym, czym się zajmuje. Autor nie patrzy na miasto z zewnątrz, tylko ze środka. Miasto jest jego częścią, tak samo jak on jest częścią miasta.

Niektórzy pisarze, jak Conrad, Nabokov czy Naipaul, potrafili zmienić język, narodowość, kulturę, kraj, kontynent, a nawet cywilizację. Ich wyobrażenia karmiona była atmosferą zesłania, moc

¹⁸⁸ Ibidem, s. 32.

czerpali nie ze swoich korzeni, ale właśnie z sytuacji wykorzenia. Ja jednak muszę pozostawać w tym samym mieście, na tej samej ulicy, oglądać te same widoki. Los Stambułu to mój los: jestem przywiązany do tego miasta, bo uczyniło mnie tym, kim jestem dzisiaj¹⁸⁹.

Kwestie Wschodu i Zachodu, poza intelektualną refleksją, autor również umiejętnie umieszcza w kontekście życia prywatnego i rodziny, pokazuje jak symbole tworzące ramę pojęciową kultury mogą zupełnie stracić swoje znaczenie w życiu codziennym. W rozdziale 12 zatytułowanym *Moja babka Pamuk* pisze:

Zapytana, odpowiadała, że wierzy w reformy Atatürka i zalety europeizacji, ale w rzeczywistości – podobnie jak wielu innych mieszkańców tego miasta – nie obchodził jej ani Zachód, ani Wschód. Bardzo rzadko wychodziła z domu. Jak większość bogatych stambulczyków nie zwracała najmniejszej uwagi na zabytki, dawną świetność i uroki miasta. Chociaż na uczelni pedagogicznej studiowała historię, przeszłość jej wcale nie interesowała¹⁹⁰.

Pamuk, wspominając swoje początki zainteresowania historią rodzinnego miasta, pisze o podziałach w kontekście interpretacji historii. Niejednoznaczności związane z interpretowaniem wydarzeń historycznych obserwujemy na każdym pograniczu, a Stambuł to szczególne pogranicze, miasto, które łączy i dzieli. Interpretacje znanych (i jednoznacznych, jak może się wydawać, gdy patrzymy z jednej, naszej perspektywy) wydarzeń historycznych, istotnych na tyle, że stanowią konstytutywną część mitu założycielskiego danego narodu, państwa, grupy etnicznej, wydają się równie zaskakujące, co oczywiste – jeśli głębiej się nad tym zastanowić, nie ma przecież innej możliwości.

Kiedy posłuchamy, w jaki sposób otaczający nas ludzie odnoszą się do niektórych wydarzeń historycznych, ustalimy, w jakiej części świata jesteśmy... To, co wydarzyło się 29 maja 1453 roku, dla zachodniego świata jest upadkiem Konstantynopola, dla ludzi Wschodu zaś jego podbojem. A więc upadek czy podbój? Kiedy moja żona, studiująca na nowojorskim Uniwersytecie Columbia, podczas egzaminu użyła słowa „podbój”, została oskarżona o nacjonalizm¹⁹¹.

Stambulskie spotkanie kultur Pamuk pokazuje również przez pryzmat prywatnej przestrzeni stambulskiego domu – wyposażanie domu, a konkretnie posiadanie odpowiednio wyposażonego salonu, co w czasach dzieciństwa autora stanowiło manifestację poglądów politycznych właścicieli.

¹⁸⁹ Pamuk, *Stambuł*, op. cit., s. 14.

¹⁹⁰ Ibidem, s. 153.

¹⁹¹ Ibidem, s.224.

Pokoje dzienne nie służyły do tego, żeby miło spędzać w nich czas. Niczym małe muzea miały przekonywać gości o zainteresowaniu domowników zachodnim stylem życia. Ktoś, kto nie pości w czasie ramadanu, ma mniejsze wyrzuty sumienia, mieszkając wśród kredensów i martwych pianin, niż gdyby musiał siadać po turecku na poduchach i *sedirach*. A ponieważ nie bardzo było wiadomo, czemu służy europeizacja – poza uwolnieniem się od wymogów religii – przez pięćdziesiąt lat salony w całej Turcji przypominały przypadkowe i posępne, ale czasem także poetyckie ekspozycje symboli Zachodu¹⁹².

Charles King w książce pt. *O północy w Pera Palace. Narodziny współczesnego Stambułu* (ang. *Midnight at the Pera Palace: The Birth of Modern Istanbul*) patrzy na niezwykle położenie geograficzne Stambułu i na znaczenia, którymi obrosło miasto z punktu widzenia konkretnych momentów historycznych, a nawet historii poszczególnych osób, które historia połączyła z tym miastem. Autor jest amerykańskim historykiem specjalizującym się w zagadnieniach dotyczących Europy Wschodniej i Rosji. Anglojęzyczny oryginał książki ukazał się w roku 2014, w Polsce natomiast dwa lata później, w roku 2016. W opowieściach przedstawianych przez Kinga Stambuł nie tylko symbolicznie jest mostem, jego niezwykle położenie geograficzne umożliwia wielu osobom, a także wielu grupom, podjęcie próby zbudowania swojego życia raz jeszcze od początku.

W epoce wyjazdów i niepokoju, którą dziś nazywamy międzywojnem, Pera Palace nie był jedynym miejscem, gdzie ci przyjezdni i osiedleńcy podejmowali trud stwarzania się na nowo. Jednak wraz z kolejnymi falami uchodźców, imigrantów i wygnańców ten legendarny stary hotel stał się symbolem przechodzenia od starej epoki do nowej – miejscem ucieleśniającym węzły łączące Wschód z Zachodem, imperium z republiką, nostalgię z eksperymentem w jedynym miejscu na Ziemi, które było sercem zarówno świata chrześcijańskiego, jak i muzułmańskiego.¹⁹³

Stambuł okresu międzywojnia, który czasy świetności ma już za sobą, staje się mostem do wolności i przyszłości, miejscem, w którym spotyka się wiele grup, uciekających przed wojnami. To właśnie moment upadku jest również czasem, gdy ruszył największy w historii, wspomniany już projekt modernizacyjny, którego skutki odczuwane są do dziś. Pierwsze lata utworzonej w 1923 roku Republiki Tureckiej były czasem drastycznych zmian wprowadzanych odgórnie i obowiązujących wszystkich obywateli. Kilka reform w ciągu kilku lat diametralnie zmieniło rzeczywistość milionów ludzi, zmuszając ich do porzucenia dotychczasowego sposobu życia i przyzwyczajzeń. Reformy spotykały się z silnym oporem ze strony obywateli,

¹⁹² Ibidem, s. 19-20.

¹⁹³ Ch. King, *O północy w Pera Palace. Narodziny współczesnego Stambułu*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2016, s. 23.

jednak nie wszędzie. Stambulczycy w dużej części z zainteresowaniem i zapałem podążyli za nadanym przez władze kierunkiem modernizacji.

Od przeszło pięciu stuleci zachodnie wyobrażenia o świecie islamu kształtowane są przez doświadczenie spotkania ze Stambułem: ze wspaniałością jego „złotego wieku”, z jego nagłym upadkiem, z rzekomą koniecznością fatalnego wyboru między władzą autorytarną a religijnym ekstremizmem. A przecież w międzywojniu stambulczycy przejmowali zachodnie ideały z gorliwością, jakiej nikt nie mógł przewidzieć. Miasto, które samym swoim położeniem geograficznym zjednoczyło Europę z Azją, stało się najśmielszym w historii projektem westernizacyjnym¹⁹⁴.

Gorliwość, o której pisze King jest pewną przesadą, choć nie ulega wątpliwości, że niektóre grupy blisko związane lub pragnące być w bliskiej relacji z władzą faktycznie wykazywały się zaangażowaniem w proces wprowadzania radykalnych zmian. Fragment ten jednak, podobnie jak wiele innych, pokazuje wyraźnie nastawienie samego Kinga – „najśmielszy projekt westernizacyjny” jest czymś zgoła pozytywnym, koniecznym, pochwalanym.

Bosfor

*„Życie nie może być aż tak straszne”, myślę
czasem.*

*W końcu człowiek zawsze może przecież pójść nad
Bosfor¹⁹⁵*

Orhan Pamuk, *Stambuł. Wspomnienia i miasto*

W dosłownym znaczeniu linią podziału, o której cały czas mowa, granicą między Europą i Azją jest Cieśnina Bosfor, łącząca Morze Czarne z Morzem Marmara – malownicza, widoczna z wielu punktów miasta, pojawiająca się z zaskoczenia za kolejnym rogiem uliczki, oszałamiająca. Na jednym brzegu Bosforu zaczyna się i rozciąga się na zachód Europa, na drugim zaczyna się i rozciąga na wschód Azja. Motyw styku Azji i Europy, miasta położonego na dwóch kontynentach, pojawia się nie tylko w tekstach, to ten element rzeczywistości, codzienności, który wydaje się mieć znaczenie dla każdego mieszkańca Stambułu. Być może nie codziennie i nie przy każdym przekraczaniu Bosforu w ten czy inny sposób, jednak jest to fakt, o którym każdy stambulczyk pamięta. Magiczny Bosfor, który każdego dnia może mieć

¹⁹⁴ Ibidem, s. 2.

¹⁹⁵ Pamuk, *Stambuł*, op. cit., s. 84.

inny odcień, w którym można spotkać delfiny, przez który promem płynie się do pracy czy szkoły. Bosfor, którego widok z okna mieszkania do dzisiaj pozostaje jednym z istotnych wyznaczników statusu. Bosfor to trąbiące, mijające się promy, krzyczące w niebogłosy tłuste mewy, nieskończona liczba odcieni wody, zależnych od pory roku, temperatury, pogody. Bosfor to życie. Cieśnina Bosfor zdecydowała o założeniu, a następnie o rozwoju miasta, o jego znaczeniu strategicznym, o historii jednej z najważniejszych aglomeracji na świecie, przedmiotu walk i wojen, łakomego kąska dla władców. To związek z morzem, z wodą uczynił Konstantynopol, a potem Sztambuł, tym, czym jest dzisiaj – jednym z najbardziej niezwykłych miast świata, miastem, w którym przez setki lat podejmowano decyzje na temat dziejów dużej części świata.

W przeciwieństwie do reszty miasta, przytłoczonej smutkiem i biedą, Bosfor tętnił radością życia, ekscytacją i szczęściem. Teraz cieśnina jest źródłem siły Sztambułu, ale na początku jej nie doceniano – ot, zwykły brzeg z jakąś drogą, ładnym widokiem, po prostu dobre miejsce na letnie pałace i rezydencje, jakie budowano tam w ciągu ostatnich dwustu lat¹⁹⁶.

Orhan Pamuk, podobnie jak w przytoczonym wyżej cytacie, przyznaje Bosforowi magiczne właściwości zupełnie odmienne od samego Sztambułu, czarno-białego, pełnego nostalgii i melancholii. Oczywiście w tym kontekście istotne jest, że „nie doceniano” Sztambułu w latach młodości pisarza, kiedy całe miasto straciło na gospodarczym i politycznym znaczeniu.

Znaczenie morza, wody i relacji z nimi miasta zauważają nie tylko pisarze. Dwie ważne wystawy zorganizowane przez największe sztambulskie muzeum sztuki współczesnej, Istanbul Modern, opierały się właśnie na historii i współczesności związków miasta z morzem. Jeśli spojrzymy poza wystawy, na sam proces powstawania Istanbul Modern, a przede wszystkim wyboru lokalizacji tej niezwyklej galerii sztuki współczesnej, łączy się bardzo wyraźnie z wodą, Bosforem, portem, morzem i miastem ukształtowanym przez te właśnie czynniki. Pierwsza prawdziwa i zorganizowana z rozmachem galeria sztuki współczesnej nad Bosforem, a nawet w całej Turcji, została założona z prywatnej inicjatywy i za głównie prywatne pieniądze, przy wsparciu sektora publicznego i lokalnego samorządu. Zlokalizowano ją w dawnym magazynie portowym, w europejskiej dzielnicy Sztambułu, nad samym brzegiem Bosforu. Pomysł na powstanie muzeum sztuki współczesnej nad Bosforem datuje się na rok 1987, kiedy zorganizowano w mieście Pierwszą Sztambulską Wystawę Sztuki Współczesnej (ang. *1st International Istanbul Contemporary Art Exhibitions*). Jednak dopiero po latach, w

¹⁹⁶ Ibidem., s. 68.

roku 2003, kiedy dawny magazyn portowy w dzielnicy Tophane służył tymczasowo za przestrzeń wystawienniczą ósmej edycji stambulskiego biennale sztuki, pojawił się pomysł, aby zaadaptować tę niezwykłą przestrzeń na stałe na potrzeby muzeum. Po wydaniu zgody przez ówczesnego premiera, Recepta Tayyipa Erdoğan, Istanbul Modern wprowadziła się do liczącego sobie 8000 m² magazynu suchych towarów położonego nad samym Bosforem¹⁹⁷. Dziś samo muzeum stanowi swoisty most – pomyślane i zaprojektowane zostało w taki sposób, aby łączyć różne porządki i rodzaje artystycznej aktywności oraz docierać z działaniami do możliwie szerokiego i różnorodnego grona odbiorców. Festiwale filmowe, otwarta biblioteka, warsztaty dla różnych wiekowo grup, zarówno otwarte, jak i przeznaczone dla szkół, oprowadzania kuratorskie, wernisaże i finisaże, stała współpraca ze szkołami i innymi instytucjami kultury, stambulskimi konsulatami i instytucjami kultury innych państw, a także nieodpłatny wstęp do muzeum w określone dni tygodnia dla mieszkańców i rezydentów Turcji, spowodowały, że przez kilkanaście lat działalności Istanbul Modern stała się znaczącym punktem na mapie miasta, instytucją faktycznie łączącą i stale tworzącą nowe połączenia. Instytucją, która przyczynia się do budowania współczesnej i nowoczesnej tożsamości miasta i jego mieszkańców, a nawet szerzej, Turcji.

Wystawa otwierająca muzeum została skoncentrowana wokół samego procesu tworzenia instytucji oraz miejsca, w którym ostatecznie znalazło ono swoje stałe miejsce, czyli dawnego magazynu portowego. *Powstanie Istanbul Modern* (ang. *The Making of Istanbul Modern*) była to jedna z trzech zorganizowanych niemal równocześnie wystaw w galerii nawiązująca wyraźnie do związku z miastem, morzem, lokalizacją w byłym magazynie portowym. Otwarta od 12 grudnia 2004 r. do 10 stycznia 2005 r., składała się z pięciu sekcji. Podróż po historii powstania galerii, a pośrednio po historii samego Stambułu i jego związków z morzem, rozpoczynała się od poziomu makro i schodziła stopniowo do poziomu mikro, opowiadając o mieście, przestrzeni nowego muzeum, otwartego dla publiczności i kontekstów je łączących.

Pierwsza część wystawy, zatytułowana *Stambuł – port morski* (ang. *Istanbul, the Seaport*) przedstawiała panoramę miasta jako portu morskiego, który to temat był eksploatowany przez nieskończoną liczbę artystów wszelkich sztuk. Część druga, zatytułowana *Oś Galata-Tophane* (ang. *The Galata-Tophane Axis*), koncentruje się na dzielnicy, w której położone jest muzeum, jednej z najstarszych historycznie w mieście, opowiada o jej rozwoju i zmianach zachodzących w jej strukturze. *Współczesne bramy do świata* (ang. *Modern*

¹⁹⁷ https://www.istanbulmodern.org/en/museum/history_49.html, dostęp 3.08.2019 r.

Gateways to the World) to część przedstawiająca stambulskie magazyny portowe budowane od końca XIX wieku, stanowiące istotną część miejskiego krajobrazu. Czwarta część wystawy – *Od marzenia do rzeczywistości* (ang. *From Dream to Reality*) – przedstawia historię powstawania muzeum sztuki nowoczesnej w Stambule, proces który trwał 17 lat i stanowił realizację nierealnych początkowo marzeń grupy osób. Wreszcie ostatnia ukazuje przemianę jednego z magazynów portowych w muzeum sztuki nowoczesnej. Ta ostatnia, piąta część, zatytułowana była *Od magazynu do İstanbul Modern* (ang. *From Warehouse to İstanbul Modern*) i opowiadała historię przekształcania jednego z byłych magazynów portowych w muzeum. Wystawa otwierająca zupełnie nową przestrzeń na mapie Stambułu, prywatną galerię sztuki nowoczesnej, opowiadała o powstawaniu muzeum, jak również o samym mieście – jego uprzywilejowanej pozycji jako portu morskiego, położonego na styku wielu szlaków handlowych. Jak określili to autorzy wystawy – Stambuł, dzięki swojemu położeniu, na skraju morza i lądu, stanowił naturalną bramę, otwierającą perspektywę na Inne i na to, co na zewnątrz, dalej, po drugiej stronie – morza czy mostu. Wielowymiarowe znaczenie morza i miasta jako przestrzeni spotkania oraz wymiany – mostu, zaznaczone zostało we wszystkich częściach ekspozycji, zróżnicowanych pod kątem poziomu szczegółowości/ogólności, spojrzenia z perspektywy mikro i makro.

Równocześnie z *The making of İstanbul Modern* otwarte zostały jeszcze dwie wystawy: *Appearances as we see them* – wystawa przedstawiająca historię tureckiej fotografii od czasu powstania republiki¹⁹⁸ oraz *Observation, Interpretation, Multiplicity* – przedstawiająca historię tureckiego malarstwa w XX wieku¹⁹⁹. Wystawy zorganizowane na otwarcie İstanbul Modern w kompleksowy sposób przedstawiały różne aspekty nowoczesnej i współczesnej kultury tureckiej, z naciskiem na wątki związane ze Stambułem. Dzięki wzięciu pod uwagę kilku gałęzi sztuk pięknych udało się stworzyć kompleksowy obraz ówczesnej sceny artystycznej w Turcji, jak również na jego tle pokazać dzieje miasta.

Jednak to właśnie wystawa *The Making of İstanbul Modern* najpełniej odnosiła się do historii miasta i przestrzeni, w której powstało muzeum. Jak zaznacza badaczka przestrzeni miejskiej Stambułu, Kathrin Wildner, to właśnie woda jest jednym z pierwszych skojarzeń ze Stambułem, to woda otacza miasto i je definiuje²⁰⁰. Pokazując znaczenie wody dla miasta i jego

¹⁹⁸ https://www.istanbulmodern.org/en/exhibitions/past-exhibitions/appearances-as-we-see-them_133.html, dostęp 23.08.2019 r.

¹⁹⁹ : https://www.istanbulmodern.org/en/exhibitions/past-exhibitions/observation-interpretation-multiplicity_109.html, dostęp 23.08.2019 r.

²⁰⁰ K. Wildner, *Istanbul Modern – Urban Images, Planning Process and the Production of Space in Istanbul's Port Area*, w: *Port Cities as Areas of Transition, Ethnographic Perspectives*, ed. by W. Kokot, M. Gandelman-Trier, K. Wildner, A. Wonneberger, Wydawnictwo Transcript, Bielefeld 2015.

rozwoju, dla mieszkańców i przybyszów, władców oraz kupców podejmujących decyzje o inwestycjach i rozwoju miejskiej tkanki, wystawa przedstawiała również wiele sposobów obrazowania wody/Bosforu/portu w związanych ze Stambułem pracach artystów. Ekspozycja koncentrowała się w dużej mierze na transformacji samej przestrzeni portowej, która dzięki takiemu ujęciu stała się symbolem przemian dotyczących całego miasta. Poza znaczeniem handlowym, port miał znaczenie związane z transportem ludzi – przez stulecia większość osób przybywała do Konstantynopola/Stambułu właśnie drogą morską, co w ogromnej mierze determinowało pierwsze spojrzenie i późniejsze podejście do miasta. Zmiany, które w ostatnich kilkudziesięciu latach zaszły w przestrzeni miejskiej i społecznej Stambułu, stanowią również efekt działań modernizacyjnych, tych zaplanowanych i tych całkiem spontanicznych, dzięki którym Stambuł po raz kolejny stał się istotnym punktem na turystycznej, politycznej i biznesowej mapie świata.

W narracji wystawy najpierw pokazany został proces industrializacji nabrzeża, przemiany wiosek rybackich w port handlowy z prawdziwego znaczenia, następnie postindustrialne przestrzenie portowe zamienione zostały w coś zupełnie nowego, zaczęły spełniać nowe funkcje. W takim ujęciu przestrzeń galerii, przestrzeń wystawowa, sama staje się elementem znaczącym, nie tylko miejscem eksponowania sztuki, lecz także artefaktem, istotnym elementem planowania i interpretowania ekspozycji.

Kolejnym elementem klamry narracyjnej związanej z wodą, Bosforem i portowym charakterem miasta, zamykającym równocześnie pewien etap działalności galerii, była wystawa *Port* (tur. *Liman*, ang. *Harbour*), otwarta od 28 stycznia do 20 lipca 2017 r. Wystawa była ostatnim dużym wydarzeniem zorganizowanym przed gruntownym remontem przestrzeni tej instytucji. Remont zaplanowany został na 3 lata, obecnie Istanbul Modern rezyduje w tymczasowej siedzibie w dzielnicy Beyoğlu²⁰¹. Obie omawiane wystawy opowiadały tę samą historię – miasta, morza, portu, ludzkich i miejskich historii, przemian historycznych, obyczajowych i urbanistycznych – widzianą z różnych stron. Zestawione wystawy pokazywały również dotychczasowe dzieje samego Istanbul Modern – to opowieść oparta na wątku morza, wody, opozycjach połączenia i podzielenia, spotkania i rozdzielenia, mostu i jego braku. W ekspozycji *Port*, Stambuł i szerzej Turcja pokazane są jako powstałe w ogromnym stopniu dzięki bliskości morza i portowemu charakterowi miasta. Bosfor, jego specyfika i związane z nim funkcje portu/miasta postawione zostały w centrum, jako podstawowy element dyskursu. Twórcy wystawy chcieli pokazać jak artyści obrazują port jako miejsce na mapie, jak również

²⁰¹ https://www.istanbulmodern.org/en/announcement/istanbul-modern-is-at-its-temporary-space-in-beyoglu_2150.html, dostęp, 5.08.2019 r.

jak przestrzenie różnorodnych interakcji (społecznych, gospodarczych), obrastają w symboliczne znaczenia. Linia czasu przedstawiona na jednej ze ścian galerii pokazywała historię stambulskich portów od starożytnego Portu Theodozjusza, położonego w dzisiejszej dzielnicy Yenikapı, do współczesności; została oparta na najistotniejszych punktach w historii, pokazujących silny związek miasta z morzem i portami²⁰². Wokół tej linii najważniejszych wydarzeń w historii miasta i jego portów, zorganizowane zostały eksponaty, pochodzące z różnych okresów i gałęzi działalności artystycznej – od stambulskich krajoznawstw, przez czarno-białe fotografie Ary Gülera, do współczesnych instalacji odwołujących się do funkcji i dysfunkcji związanych z portowym charakterem miasta.

Obie wystawy, pierwsza otwierająca przestrzeń galeryjną i ostatnia zorganizowana przed kilkuletnim remontem budynku muzeum, stanowią swoistą klamrę narracyjną, stawiającą wyraźnie akcenty – to woda, morze i portowy charakter miasta w największej mierze ukształtowały Stambuł i dyskurs z nim związany. To dzięki położeniu geograficznemu i geopolitycznemu miasto zaczęło być postrzegane i opisywane jako most – przestrzeń łączącą, dzielącą, przestrzeń spotkania i wymiany, a także współzawodnictwa, nazywania różnic i dookreślania na tej podstawie tożsamości. Wystawy można interpretować również w kontekście figury mostu – to tutaj, w wodzie, na wodzie i na nabrzeżu, powstała charakterystyczna dla Stambułu przestrzeń spotkania i połączenia (a równocześnie oddzielenia i podziału), to woda/Bosfor/port stanowią żyzną glebę, na której figura mostu miała szansę urosnąć i zdominować dyskurs związany z Konstantynopolem/Stambułem.

Woda jest jednym z najważniejszych elementów miasta, jedną z cech najbardziej dla niego charakterystycznych – nad wodę można przyjść i zapomnieć o troskach dnia codziennego, pozwala ona łatwiej mierzyć się trudnościami dnia codziennego, które w Stambule często wydają się ciężkie do przeskoczenia. Wielu mieszkańców Stambułu drogą morską udaje się codziennie do pracy, drogą morską wyrusza w słoneczny świąteczny dzień na relaksujący piknik na Wyspy Książęce. Woda, morze, Bosfor to elementy, które konstytuują Stambuł, to dzięki nim miasto zyskało taką pozycję w świecie, to dzięki nim, nawet w czasach największego zastoju i kryzysu, miasto nadal utrzymywało swoje znaczenie. Agata Wielgołaska, również jako mieszkanka Stambułu, cytuje Pamuka i sama pisze o Bosforze i znaczeniu wody:

W Stambule, poza mewami, ważni są ludzie. I woda.

Woda i ludzie. Tak, chyba jednak w takiej kolejności.

²⁰² http://www.istanbulmodern.org/en/exhibitions/current-exhibitions/harbor_1960.html, dostęp: 20.05.2019 r.

Zrozumie ten, kto widział zanurzone w wielkim błękitcie Miasto²⁰³.

Jak już wspomniano autorka nie przywiązuje aż tak wielkiej wagi do podziału na dwa kontynenty, jej Stambuł jest Stambułem codzienności, w której te symboliczne granice przekracza się bez głębszej refleksji, codzienności, w której pierwsza ekscytacja niezwykle położeniem miasta dawno już opadła. Zauważa jednak rzeczy, które innym mogą nie wydawać się istotne:

Bosfor to także wiele odcieni błękitu.

(...)

Jego dwa brzegi konkurują nieustannie o uwagę i względy stambulskiej widowni. Azjatycka kusi przestrzenią, zielenią. Europejska bardziej błyszczy, szybciej się mieni, migocze.

Blaskiem i tak nie dorówna łączącym kontynenty mostom. Podświetlane tysiącem neonów, pod osłoną nocy zmieniają się w dyskotekowe, architektoniczne szaleństwo. Landrynkowy róż, ognista czerwień, sztuczna zieleń. Czasem stonowane, często agresywne, mrugające w zawrotnym tempie. I tylko Bosfor tkwi uparcie w swoim błękitcie²⁰⁴.

Jednak Bosfor to nie tylko piękno i romantyczność, to także żywioł, który łączy się z niebezpieczeństwami. Wśród wielu katastrof, które regularnie nawiedzały i nawiedzają Stambuł, takich jak historyczne pożary drewnianych budynków czy trzęsienia ziemi, jednymi z najbardziej spektakularnych i pamiętanych są wypadki statków na Bosforze:

Na czele listy tragedii, o których wciąż pamięta miasto i których zawsze w napięciu wyczekiwało, znajdują się wypadki statków pływających po Bosforze. Każdy w tych dramatach łączył mieszkańców Stambułu w atmosferze prawdziwej solidarności, a ja w skrytości ducha cieszyłem się nimi, gdyż wytrącały nasze życie z codziennej monotonii, chociaż bezpośrednio nas nie dotyczyły. I oczywiście czułem z tego powodu ciągle wyrzuty sumienia²⁰⁵.

Mimo że Stambuł obecnie to znacznie więcej niż tereny położone nad Bosforem, wiele dzielnic jest od niego odciętych, aby dotrzeć z nich nad Bosfor konieczne jest odbycie długiej i nużącej podróży przez miasto, ciągle jednak jest on dla mieszkańców znaczącym symbolem miasta, punktem odniesienia i powodem do dumy. Elementem, który tworzy ich tożsamość jako stambulczyków.

²⁰³ A. Wielgołaska, *Stambuł. W oparach miejskiego absurdu*, op. cit., s. 8.

²⁰⁴ Ibidem, s. 9.

²⁰⁵ O. Pamuk, *Stambuł*, op. cit., s. 264-265.

Westernizacja, projekt modernizacyjny

Chcemy zaimportować do naszego kraju wszystkie cechy zachodniej cywilizacji. Całkiem niedawno [...] nasze życie społeczne opierało się na wschodnich zasadach. Dziś obracamy je na nice²⁰⁶.

Cumhuriyet, Yunus Nadi

Jednym z tematów najbardziej interesujących i najczęściej poruszanych jest zjawisko modernizacji tureckiego życia społecznego, kulturalnego, politycznego i ekonomicznego. Modernizacja od samego początku traktowana była przez władze i związanych z nimi intelektualistów w kategoriach mostu – działania łączącego z Europą i szeroko pojętym Zachodem. Systemowe zmiany, które na przestrzeni dziesięcioleci próbowano wprowadzić w Imperium Osmańskim, a następnie w Republice Tureckiej, miały pełnić funkcję swoistego mostu do nowoczesności, połączenia które umożliwi efektywną wymianę treści, pozwoli na „przesunięcie” Turcji na mapie.

Modernizacja w przypadku Imperium Osmańskiego w XIX i na początku XX wieku oraz w czasie Republiki Tureckiej jest równoznaczna z westernizacją i odchodzeniem od tego, co wschodnie na rzecz tego, co zachodnie. Proces ten łączy się bezpośrednio z metaforą miasta-mostu oraz ze wspomnianym wcześniej wyborem między dwiema stronami tego metaforycznego mostu. Modernizację wzorowaną na wzorach zachodnich wybierano także w czasach osmańskich, chociaż jednoznacznie i oficjalnie nie określano tak tego kierunku. Podążanie w kierunku zachodnim wydawało się koniecznością, nie stanowiło jednak powodu do dumy. Temat modernizacji poruszany jest przez autorów przede wszystkim w dwóch kontekstach: zachodniej krytyki miejscowych zwyczajów i szerzej stambulskiej rzeczywistości oraz zmian, które, szczególnie w krytykowanych wcześniej obszarach, wprowadzały osmańskie, a potem tureckie władze.

Pierwsze poważne próby modernizacyjne podejmowane były już w XIX wieku, za czasów sułtana Abdülmecida I i nazywane są epoką Tanzimatu. Każdorazowo powodem wprowadzania zmian na modłę zachodnią była pogarszająca się sytuacja państwa, zarówno wewnętrzna, ekonomiczna, jak i na arenie międzynarodowej. Próby reform podejmowane jeszcze kilkakrotnie zawsze oznaczały zmiany w kierunku europejskim, doganianie i dopasowywanie się. Po utworzeniu w 1923 roku Republiki Tureckiej nastąpiła prawdziwa rewolucja modernizacyjna. Najpoważniejszy, zarówno jeśli chodzi o zakres podjętych

²⁰⁶ Cytat za: Ch. King, *O północy w Pera Palace*, op. cit., s. 260.

tematów, intensywność zmian, jak i ich konsekwencje, był okres wczesnej republiki. To w tym czasie odgórną zmianę uległy niemalże wszystkie najistotniejsze dziedziny życia. Tak intensywna westernizacja była omawiana przez zachodnich podróżników przybywających/przebywających do/w Stambule od samego początku, wzbudzając równocześnie słowa krytyki i pochwały. Należy pamiętać, że modernizacja na modłę zachodnią w dużej mierze wynikała właśnie z wcześniejszej krytyki kultury osmańskiej, która była wszechobecna przez cały wiek XIX w pismach zachodnich pisarzy, podróżników, polityków, publicystów zajmujących się ówczesną Turcją.

Prowadzona w Turcji modernizacja miała wiele twarzy, zależnie od momentu, miejsca i kontekstu, których dotyczyła. W Stambule procesy modernizacyjne widać było niezwykle wyraźnie, to tutaj znajdowały one gorących zwolenników, miasto nadawało wręcz rytm procesowi modernizacji. Zmiany widać było zarówno w stylu życia ludzi, jak i w tkance samego miasta. Jak pisze Orhan Pamuk o Stambule swojego dzieciństwa i młodości, świadectwa modernizacji bywały też dość przygnębiające:

Zewsząd wiało smutkiem umierającej kultury. Próby europeizacji kraju bardziej przypominały desperackie uwalnianie się od bolesnej i pełnej wspomnień przeszłości niż rzeczywiste dążenie do nowoczesności. Jakby wzgardzony kochanek pozbywał się biżuterii, fotografii i sukni utraconej ukochanej. A ponieważ nie udało się tu stworzyć nowoczesnego świata ani w zachodnim, ani we wschodnim stylu, cały ten wysiłek posłużył głównie zapomnianiu o przeszłości. Sprawił, że rezydencje spłonęły, cywilizacja upadła, a wnętrza domostw zmieniły się w muzea nie istniejącej już kultury²⁰⁷.

Sam Pamuk pokpiwa ze sposobu, w jaki przeprowadzana była modernizacja kraju i miasta, jak również niektórych jej efektów, z entuzjazmu, który niektórzy przykładali do form zmian, równocześnie nie przejmując się specjalnie ich treścią. Jego uwagi mają każdorazowo charakter prześmiewczy, nie stanowią otwartej krytyki. Dla niego europejski styl życia, choć przyjęty i kultywowany przez jego rodzinę, w pewnym sensie był martwy, nieprawdziwy, mimo że był to również jego tryb życia. Pamuk, wychowany po europejsku, świecko, uczący się w zachodnich szkołach, często pisze o wymuszonych zmianach z żalem lub krytykując je. Równocześnie wielokrotnie zaznacza, że drugą stroną modernizacji było zapomnianie, że unowocześnianie Stambułu i Turcji oparto na zapomnianiu tego, co było wcześniej, odcinaniu się od historii i tradycji.

W rozdziale zatytułowanym *Religia* Pamuk naśmiewając się z własnej klasy społecznej, bez upiększania, przedstawia jej poglądy na religię, nacjonalizm i reformy wprowadzone w

²⁰⁷ O. Pamuk, *O północy w Pera Palace*, op. cit., s. 45.

pierwszych latach Republiki Tureckiej i zarysowuje rozłam wewnątrz społeczeństwa, który dziś wydaje się jeszcze wyraźniejszy. Podział ten szczególnie ostro rysuje się z perspektywy Stambułu – miasta, którego bogatsze warstwy przyjęły koncepcje westernizacji i europeizacji z entuzjazmem, zmieniając stroje i codzienne obyczaje, rezygnując z praktykowania religii. Wiele grup jednak nigdy nie zgodziło się na ten kierunek rozwoju, co spowodowało pęknięcie w społecznej tkance miasta. To jak wygląda dzisiejszy Stambuł z jego drastycznymi różnicami, zarówno jeśli chodzi o status finansowy, jak i podejście do religii, tradycji i nowoczesności mieszkańców, wydaje się w prostej linii wynikać z pęknięcia, które nastąpiło w początkowych latach republiki.

Pamuk wyraźnie zarysowuje podziały społeczne, szczególnie zaś jedną granicę, między kemalistowską inteligencją oddaną idei świeckości i republice, a konserwatywnymi mieszkańcami tureckiego interioru. Sam niewątpliwie należy do tej pierwszej grupy i z nią się identyfikuje, równocześnie jednak bezlitośnie wyśmiewa jej podejście. Choć Pamuk nie pisze o współczesnej polityce, z perspektywy można zobaczyć, że jego wyolbrzymione obawy, o które autor posądza przedstawicieli swojej klasy, w pewnym sensie się sprawdziły.

Książka Charlesa Kinga, jak już wspominaliśmy, w pewnym sensie jest w całości poświęcona procesowi modernizacji, temu, jak Stambuł stawał się stopniowo nowoczesnym miastem, jak zmiany skierowane na europeizację stopniowo obejmowały wszystkie aspekty miejskiego życia. Każdy rozdział książki omawia pewien okres lub obszar, który ulegał zmianom i zmierzał w kierunku modernizacji, dzięki czemu proces wchodzenia w nowoczesność możemy oglądać z wielu stron. Widać to również w kontekście tkanki miejskiej. Według Kinga modernizacja wprowadzana za czasów republiki zamiast łączyć i ujednolicać, początkowo jeszcze pogłębiała podziały:

Dążenie młodej republiki do modernizacji życia społecznego i obyczajowości, zamiast zespalać dawną osmańską stolicę, pogłębiało przepaść dzielącą dwa światy po ob. Brzegach zatoki. Istnienie takiej części miasta, gdzie wszystko było dozwolone, było dla Osmanów wygodne, a w modernizującej się republice Pera zaczęła odgrywać jeszcze większą rolę jako oficjalna dzielnica czerwonych latarni i awangarda kultury popularnej²⁰⁸.

Modernizacja ma w Stambule jeszcze inny, dodatkowy wymiar związany ze zmianami urbanistycznymi i gentryfikacją. Historia Stambułu obfituje w ogromne projekty architektoniczne, mające na celu całkowitą przemianę danej części miasta, a nawet miasta w całości. Do dzisiaj zdarza się, że w imię kolejnego modernizacyjnego pomysłu likwidowane są

²⁰⁸ Ibidem, s. 157.

całe dzielnice. Z europejskiego punktu widzenia może wydawać się to zaskakujące takie nonszalanckie podejście do starej, często zabytkowej lub kulturowo czy historycznie istotnej tkanki miasta. W szalonym i często nie do końca przemyślanym pędzie do nowoczesności ofiarami stają się budynki i ich mieszkańcy. Działający na zlecenie władz stambulscy urbaniści od wieków tworzyli plany z ogromnym rozmachem, nie zważając na takie szczegóły jak dobrostan mieszkańców czy lokalne tradycje. Charles King wspomina o dodatkowym czynniku, który wspierał i wspiera tego typu projekty, mianowicie o wszelkiego typu katastrofach i klęskach żywiołowych, takich jak pożary drewnianych domów czy trzęsienia ziemi, które dosłownie znosiły z powierzchni ziemi kwartały i całe dzielnice, umożliwiając następnie ich całkowitą przebudowę, zgodnie z nowymi potrzebami.

Jednak katastrofy te dawały też jedyne w swoim rodzaju możliwości. Równały z ziemią ogromne połacie miasta z taką częstotliwością, że urbaniści, spekulanci nieruchomości i urzędnicy mogli przekształcać krajobraz zgodnie ze swoimi wzniosłymi projektami²⁰⁹.

Jak już wspomniano początek procesu europeizacji znacznie wyprzedził powstanie Republiki Tureckiej, która wzięła jednak ten proces na sztandary i znacznie go przyspieszyła. Procesy związane z europeizacją często zaczynały się w dzielnicach z dużym odsetkiem przybyszy z Europy, tradycyjnie dość „europejskich” w swoim charakterze. W największej mierze dotyczy to dzielnicy Pera (współcześnie dzielnica Beyoğlu). Tytułowy hotel książki Kinga, Pera Palace, zbudowany przez firmę Compagnie Internationale des Wagons-Lits, będącą właścicielem linii Orient Express, długo stanowił jeden z symboli nowoczesności.

Pera Palace zbudowano w 1892 roku z myślą o gościach przybyłych Orient Expressem do stolicy imperium osmańskiego. Przez następne dziesięciolecia hotel ten był najpopularniejszym miejscem noclegowym w mieście. Wykonana z drewna i stali winda była drugim tego typu udogodnieniem w całej Europie (pierwszą uruchomiono na wieży Eiffla). Barokowa sala jadalna sąsiadowała z holem, którego licowane imitacjami marmuru ściany były osłonięte filigranowymi parawanami, a nad tym wszystkim górowało strzeliste szklane sklepienie. Wokół majestatycznej fasady budynku rozciągała się Pera, najmodniejsza dzielnica Stambułu²¹⁰.

Podobnych hotelowi Pera Palace symboli nowoczesności i europejskości było w Stambule wiele już w XIX wieku. Jednak początkowo związane one były przede wszystkim ze społecznością Europejczyków przybyłych do tego miasta bądź mniejszości narodowych je zamieszkujących. Dopiero Republika Turecka przyniosła ze sobą reformy, które odnosiły się

²⁰⁹ Ibidem, s. 35.

²¹⁰ Ibidem, s. 17.

do całego społeczeństwa, które dosłownie zmusiły całe społeczeństwo do zmian i przystosowania się.

Mówiąc o zmianach modernizacyjnych Max Cegielski z zacięciem publicystycznym krytykuje nie tylko bezmyślność zachodnich podróżnych, którzy bez zastanowienia krytykują lokalne zwyczaje, lecz przede wszystkim ignorancję władz tureckich. Za Pamukiem, który mimo krytyki także jest jednym z jego literackich przewodników, przychyła się do twierdzenia, że reformy wprowadzone za czasów rządów Kemala Atatürka, czyli „ojca Turków”, mają w dużej mierze źródło właśnie w obrazie, jaki zachodnioeuropejscy przybysze stworzyli, jeśli chodzi o Stambuł – w kompleksach powstałych na bazie tych literackich obrazów:

Można odnieść wrażenie, że reformy Atatürka i cała propaganda kemalizmu odnosiły się właśnie bardziej do wyobrażeń Europejczyków o Anatolii niż do jej rzeczywistości. Ich zapleczem byli miejscowi czytelnicy Chateaubrianda i Lamartine’a, zaś zewnętrzne przejawy cywilizacji Zachodu – głównym punktem odniesienia. Tak jakby elity osmańskie uwierzyły w obraz tworzony przez podróżników i chciały sobie oraz im udowodnić, że Turcy są tacy sami jak Francuzi²¹¹.

Stwierdzenie to jest niemal żywcem zaczerpnięte z refleksji Pamuka, który pokazuje po kolei jak elementy tureckiej/osmańskiej kultury i codzienności krytykowane czy wręcz wyśmiewane przez zachodnich przybyszów szybko znikają z panoramy miasta. Wydaje się, że takie motywy do dzisiaj przyświecają władzom miasta, które wszystkie „reprezentacyjne części Stambułu” – czyli wszystkie te, do których mogą zajrzeć turyści bądź zagraniczni biznesmeni, starają się zmienić w metalowe i szklane kopie zachodnich wzorów.

Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że w miarę postępu europeizacji rósł w siłę turecki nacjonalizm. Wszystko to, o czym w drugiej połowie osiemnastego i w dziewiętnastym wieku opowiadali zachodni podróżnicy, było jednocześnie przedmiotem krytyki zeuropeizowanych stambulczyków: harem, targ niewolników (Mark Twain w *Prostaczkach za granicą* żartobliwie sugerował, że na ekonomicznych stronach dużych amerykańskich gazet można by zamieszczać notowania ostatniej dostawy czerkieskich i gruzińskich dziewcząt), żebracy, uliczni tragarze dźwigający ciężary (wszystkich nas irytowali cudzoziemcy fotografujący mężczyzn z kilkumetrowymi stertami skrzynek, których w dzieciństwie zawsze się bałem, ale gdy zdjęcia robili im miejscowi, jak choćby Hilmi Sahenk, nikogo to nie obchodziło), zakony derwiszów [...]. Ale słowa krytyki obcych budzą w nas gniew i nacjonalistyczne odruchy.

²¹¹ M. Cegielski, *Oko świata*, op. cit., s. 114-115.

Ten mariaż wściekłości i fascynacji nigdy się nie skończył, tak samo jak zapatrzeni w Zachód tureccy intelektualisci nigdy nie przestali szukać akceptacji i potwierdzenia swojej europejskości przez zachodnie autorytety²¹².

I dalej:

Chociaż te słowa [krytyki Turków ze strony Gide'a] były trudne do przełknięcia dla stambulskich intelektualistów [...] nie potrafili się zmobilizować do kontrataku, tak jak najpewniej uczyniliby dzisiaj. Zamiast podjąć polemikę na łamach popularnej prasy lokalnej, urażeni, cierpieli w milczeniu. Mogło to oznaczać tylko jedno: że po części skrycie przyznawali mu rację. Rok po opublikowaniu książki, w której Gide ostro krytykował ubiór Turków, największy zwolennik Zachodu, Atatürk, przeprowadził reformę państwa, zabraniającą obywatelom noszenia tradycyjnych strojów²¹³.

Max Cegielski odnosi się również do kolejowej historii miasta i do historycznego znaczenia kolei, jeśli chodzi o dostępność Stambułu i radykalną zmianę w sposobie podróżowania, a co za tym idzie, również myślenia i pisanie o Stambule. Powstanie kolei żelaznych w Turcji interpretować można jako kolejną próbę zbudowania mostu do nowoczesności. Projekty kolejowe zaczęły być realizowane na terenie Imperium Osmańskiego stosunkowo późno i miały na celu zbliżenie ze sobą poszczególnych regionów, szczególnie zaś połączenie interioru z morzem, tak aby ułatwić transport dóbr tam produkowanych, szczególnie produktów rolniczych.

Połączenia kolejowe, które połączyły Stambuł z Europą to kolejny interesujący aspekt modernizacji. Z perspektywy wygodnej podróży pociągiem, również spojrzenia na Stambuł zmieniły swój charakter. Przybywających podróżnych było nieporównywalnie więcej, a co za tym idzie, było więcej opinii, również pisemnych, na temat miasta i jego mieszkańców. Również samo miasto się zmieniało, tracąc stopniowo swój charakter, odzwierciedlając problemy, przez które przechodziło Imperium Osmańskie. Cegielski zdecydowanie oddziela spuściznę twórców odwiedzających Stambuł przed i po otworzeniu regularnego połączenia kolejowego z tym miastem, łatwość podróżowania łącząc z bezmyślnością:

Za czasów Chateaubrianda i Lamartine'a podróż do Konstantynopola wiązała się z niemałymi trudnościami. Na przełomie XIX i XX wieku stolica „pożerana“ była przez tysiące spojrzeń, wciąż poszukiwano „orientalnego snu“, choć samo miasto, stale modernizowane, miało z nim coraz mniej

²¹² O. Pamuk, *Stambuł*, op. cit., s. 301-302.

²¹³ Ibidem, s. 303.

wspólnego. Dojeżdżało się tu wygodnym Orient Ekspresem, a zamieszkać można było w luksusowym Pera Palace Hotel²¹⁴.

Temat modernizacji Stambułu pojawia się w *Oku świata* dość często, zazwyczaj w niezbyt pochlebnym świetle – jak wielu współczesnych (i nie tylko współczesnych) przybyszów, Cegielski krytykuje sposób, w jaki wprowadzane były i są zmiany w przestrzeni miejskiej. Z lektury jego tekstu jasno wynika, że szczególnie istotna wydaje się tutaj Tarlabaşı, dzielnica położona w samym centrum europejskiej części Stambułu, zaledwie kilkaset metrów od Istiklal Caddesi, tradycyjnie wielokulturowa, od dziesięcioleci zamieszkiwana przez ubogich imigrantów z Anatolii i spoza Turcji. Co ciekawe z polskiego punktu widzenia, to właśnie tutaj zmarł Adam Mickiewicz, to tutaj na miejscu kamienicy, w której to się stało, mieści się stambulskie muzeum Mickiewicza. Dzielnica Tarlabaşı, od lat stopniowo wyburzana i zamieniana w luksusowe zaplecze największego deptaku, pełnego zachodnich sklepów İstiklal Caddesi, stanowi dla przyjezdnych sztandarowy przykład źle prowadzonej rewitalizacji. Pokazuje też wyraźnie, że budując „mosty do nowoczesności” władze tureckie potrafią dosłownie zapomnieć o współczesności, a przede wszystkim o ludziach, dla których zmiany powinny być wprowadzane.

Geert Mak do tematu modernizacji podchodzi dość ostrożnie, przedstawiając bieg dziejów przez pryzmat historii życiowych swoich bohaterów. Nie ocenia samodzielnie procesu i poszczególnych aspektów unowocześniania państwa, Stambułu, życia codziennego jego mieszkańców, a jedynie ich przeżycia, odczucia i efekty, które w ich życiu powoduje modernizacja. Mimo że w książce znajdziemy przede wszystkim cytaty z rozmów prowadzonych z bywalcami tytułowego mostu, przebija przez nie również opinia autora – nie ukrywa on ani swojej proveniencji, ani kulturowych przyzwyczajęń, ale też nie demonstrowuje ich nadmiernie. Westernizacja w przypadku Maka pokazana jest oczywiście przez pryzmat mostu. Most zbudowany w roku 1912 roku przez niemiecką firmę z Norymbergi, czwarta postawiona w tym miejscu konstrukcja, stanowił niezwykle symbol nowoczesności, symbol, którego można było dotknąć, a nawet się po nim przejść, dostępny dla szerszego grona mieszkańców, egalitarna odrobina zachodniego luksusu.

Czwarty most był fenomenem w tym tradycyjnie chaotycznym mieście: prosty bulwar spacerowy, gładka nawierzchnia bez nierówności i dziur, jasne oświetlenie „Tak, to jest inny świat w porównaniu z malowniczym Stambułem, który tak kochamy” – pisał Ahmet Ihsan w „İstanbul Postasi” z 5 kwietnia 1328 roku (1912).

²¹⁴ M. Cegielski, *Oko świata*, op. cit., s. 201.

Nadzwyczaj obszerna i równa aleja, z trotuarami dla pieszych po obu stronach drogi, tak szerokimi, jak stare ulice w centrum miasta; piękne poręcze w stylu zachodnim i wysokie latarnie elektryczne. Jednym słowem, ulica europejska w prawdziwym tego słowa znaczeniu. Daje poczucie niewymownej przestrzeni. Spacerujemy po gładkim trotuarze, do którego nasze stopy wcale nie są przyzwyczajone. Czujemy się szczęśliwi. Uśmiechamy się²¹⁵.

Dla bohaterów Maka i, jak się wydaje, również dla autora stary niemiecki most, wykonany z bardzo trwałych materiałów najwyższej jakości, do tego most niezwykle piękny, zachwycający swoim widokiem, symbolicznie wyznacza granice nowej, lepszej epoki. Ten słynny niemiecki most do dziś widnieje na niezliczonych przedstawieniach, na starych rycinach i pocztówkach sprzedawanych na straganach w Stambule. W latach 90. XX wieku został zastąpiony przez nowy most Galata, który nie jest już ani taki ciekawy, ani piękny.

Autor opisuje swoją wycieczkę w głąb zatoki Złoty Róg, gdzie jeszcze spoczywały w tym czasie szczątki starego mostu, porzucone, odsunięte na dalszy plan, powyginane, przerdzewiałe, bezużyteczne, a jednak wciąż obecne. Zaskoczyło to autora, od miesiący przesiadującego na moście i znającego już życie mostowe na wylot:

Stary most spalił się 16 maja 1992 roku i tak zniknął z historii miasta. Okazało się jednak, że istnieje nadal. Pewnego popołudnia fotograf powiedział mi, że spalone resztki mostu przeciągnięto parę kilometrów dalej i leżą tam dotąd, rdzewiejąc, nad Złotym Rogiem. (...)

Stary most miał jeszcze przez jakiś czas drugie życie; służył za trakt komunikacyjny między dwoma przedmieściami. Został zastąpiony nowoczesnym wiaduktem wybudowanym kawałek dalej. Stary most leżał tu teraz całkiem opuszczony.(...)

To było dziwne uczucie, zupełnie jakbym patrzył na leżącego w trumnie zmarłego²¹⁶.

Agata Wielgołaska pisze przede wszystkim o współcześnie realizowanej modernizacji, zmianach, które sama jest w stanie zaobserwować w tkance miasta. Widziany przez nią proces modernizacji nie jest ani szczegółowo zaplanowany i scentralizowany, ani nie odpowiada na potrzeby mieszkańców czy użytkowników przestrzeni. Wręcz odwrotnie, modernizacja widziana oczami autorki wydaje się być całkowicie chaotyczna, bezsensowna, momentami nieludzka, niezgodna z naturą.

Miasto rozrasta się we wszystkich kierunkach, by pomieścić tych obecnych, tych całkiem nowych i tych, którzy dopiero szykują się na jego podbój. Buduje wzdłuż i wszerz, burzy stare, by w jego miejsce postawić nowe, większe, bardziej wydajne. Rozciąga ponad siły, w niezgodzie z własną naturą. Tę można przecież łatwo wyciąć, wykarczować. Do ostatniego drzewka, które poświęci się dla betonu i modernizacji, miasta i jego mieszkańców²¹⁷.

²¹⁵ G. Mak, *Most*, op. cit., s. 69.

²¹⁶ G. Mak, *Most*, op. cit., s. 124-125.

²¹⁷ A. Wielgołaska, *Stambul. W oparach miejskiego absurdu*, op. cit., s. 11.

Przybysze z Zachodu i mieszkańcy Wschodu

Kolejnym wątkiem związanym z figurą mostu i jej pojawianiem się na poszczególnych planach kulturowego obrazu Stambułu, a wcześniej Konstantynopola, z podziałami i spotkaniami są przybysze z Zachodu, zagraniczni podróżnicy odwiedzający miasto. To oni w największej mierze tworzyli i tworzą narrację dotyczącą Stambułu, Turcji i szerzej Wschodu/Orientu. Przybysze ci korzystają ze swojego aparatu pojęciowego, wiedzy o świecie i własnych kategorii kulturowych. Posługując się nimi w naturalny sposób stawiają siebie samych naprzeciw mieszkańców odwiedzanych krain, w tym wypadku Stambułu czy szerzej Imperium Osmańskiego, a później Turcji. Część z nich pozostawia po sobie pisane świadectwa związane z podróżą, które rozpowszechnia w kraju swojego pochodzenia, kształtując tym samym obraz danego miejsca i zamieszkujących go ludzi. Przybysze i pozostawiane przez nich świadectwa stanowią kolejny sposób budowania mostu między dwiema rzeczywistościami. Równocześnie jednak, ponieważ świadectwa te i konstruowany przez nie obraz jest subiektywny i opiera się na kategoriach znanych i stosowanych w kraju pochodzenia (dzięki czemu jest również zrozumiały dla szerokiego grona odbiorców), obraz ten bardzo często jest zafałszowany, podszyty przede wszystkim stereotypami i, co z naszego punktu widzenia najistotniejsze, innymi obrazami, świadectwami wcześniejszych podróżników i autorów. Kolejny raz mamy więc do czynienia z budowaniem mostu, który pozornie na trwałe łączy, buduje komunikację. Jednak gdy przyjrzymy się temu procesowi z dystansu, okazuje się że mostu wcale tak łatwo nie da się pokonać i że pokonanie jest czasem łatwiejsze, czasem trudniejsze, a czasami zupełnie niemożliwe – zależnie od tego kim jesteśmy i z której strony mostu wyruszamy.

Dzięki rozwojowi podróżnictwa, związanemu najpierw z pojawieniem regularnych połączeń promowych, a następnie kolei żelaznych, znacznie zwiększyła się liczba osób, odwiedzających Stambuł. Regularne połączenia kolejowe przyniosły rewolucję w sposobie przemieszczania się, teraz można było jeździć zgodnie z rozkładem, bezpiecznie i wygodnie, a nawet luksusowo – jeśli tylko miało się odpowiednie środki. Linia Orient Express, należąca do firmy Compagnie Internationale des Wagons-Lits, była jednym z najbardziej prestiżowych regularnych połączeń kolejowych Europy, wyposażonych we wszystkie możliwe unowocześnienia, takie jak wagony sypialne i restauracyjne wysokiej klasy²¹⁸. Ludzie przyjeżdżający do Stambułu Orient Expressem, choć zamożni i często szlacheckiego

²¹⁸ *Stambuł. Dwa światy, jedno miasto*, op. cit., s. 115.

pochodzenia, w dużej mierze nie byli podróżnikami, dla których ważną częścią podróży było długotrwałe czy jakiegokolwiek głębsze przygotowanie do niej, tylko turystami oczekującymi szybkiej rozrywki, zainteresowani raczej pobieżnym zwiedzaniem zabytków niż dogłębnym poznawaniem miasta. Były to też osoby, które zazwyczaj po prostu miały dużo mniejszą wiedzę na temat miejsca, do którego postanowiły się wybrać. Pojawienie się mas turystów pociągnęło za sobą umocnienie stereotypowego patrzenia na miasto i oceniania miejscowej kultury, porównywania napotkanej rzeczywistości z kolorową orientálną bajką, którą tworzyła narracja o Wschodzie. W tym kontekście bardzo ciekawy jest głos Orhana Pamuka, który w równej mierze zajmuje się swoim oglądem na miasto, co świadectwami przybyszów na temat Stambułu. Autor sam przyznaje, że własne miasto ogląda przez oczy innych, ich kategorie przyswoił sobie na tyle mocno, że wydają mu się one jego własnymi kategoriami. Jak pisze Pamuk:

Parostatki i kolej przybliżyły Stambuł do Europy, a zachodni podróżnicy, spacerujący po jego ulicach, poczuli się na tyle swobodnie, że zaczęli zadawać sobie pytanie, co właściwie robią w tym lichym miejscu. Ich pretensje podszyte były ignorancją, a twórcza pycha nakłaniała do tego, by mówili wprost to, co myśleli. [...] Wybierali drogę na skróty i domagali się przywilejów, zabawy, czerpania garściami z tutejszych atrakcji. Nie mając nic szczególnego do powiedzenia, byli na tyle pewni siebie, że uznali Stambuł za miasto nudne i zaniedbane i nie zadali sobie nawet odrobiny wysiłku, aby w swoich tekstach ukryć szowinistyczne przekonanie o ekonomicznej i militarnej wyższości Zachodu. Oni także głęboko wierzyli, że ich świat jest miarą i punktem odniesienia dla reszty ludzkości.²¹⁹

Wraz z rozwojem kolejnych środków transportu, opisana zmiana rozprzestrzeniała się coraz bardziej, w ostatecznym efekcie doprowadzając do pojawienia się turystyki masowej, niezwykle popularnej współcześnie. W przypadku Stambułu rozwój kolei żelaznych, poza funkcją modernizacyjną, którą niewątpliwie spełniał, spowodował pośrednio umocnienie stereotypów związanych z Zachodem i Wschodem, uczynił wyraźniejszym obraz podziału i różnicy, zamiast zamazać granice, podkreślił je jeszcze mocniej. Zjawisko to dotyczyło przede wszystkim właśnie pociągu łączącego bezpośrednio Paryż ze Stambułem, czyli Orient Expressu. Już samo połączenie kolejowe w dużej mierze owiane było „orientálną tajemnicą”, projektanci bogato zdobionych wnętrz poszczególnych wagonów zadbali o tworzenie nastroju egzotycznej przygody już w czasie podróży.

Więcej przyjezdnych przyczyniło się do powstawania większej liczby artykułów, wspomnień i książek zainspirowanych Stambułem. Opierały się one na kalkach znanych z

²¹⁹ O. Pamuk, *Stambuł*, op. cit., s. 304–305.

wcześniejszych publikacji, powstałych jeszcze przed pojawieniem się bezpośredniego połączenia kolejowego. Obraz Stambułu, który tworzyli i tworzą europejscy przybysze stał się niezwykle istotny dla nie tylko Europejczyków i dla turystów, lecz także dla mieszkańców miasta, stał się on momentami wręcz istotniejszy niż ich własne odczuwanie. Pamuk pisze o tym jak duże znaczenie dla mieszkańców Stambułu i dla niego samego mają opisy miasta pióra zachodnich przybyszów:

Każdemu z nas w pewnym stopniu zależy na opinii ludzi, których nie znamy. Jeśli jednak ta wiedza zaczyna nam sprawiać ból, niszczyć nasze stosunki ze światem i staje się ważniejsza niż rzeczywistość, to znaczy, że wymknęła się spod kontroli. Ja sam – jak większość stambulczyków – mam problem z akceptacją tego, co o moim mieście mówią obcy, i jak większość tutejszych pisarzy, zerkających co chwilę w kierunku Zachodu, często czuję zakłopotanie²²⁰.

W pewnym momencie czytania zachodnich tekstów nie można już więc patrzeć na swoje rodzinne miasto inaczej niż właśnie oczami niegdysiejszych przybyszów, którzy już je opisali. Nie ma znaczenia, że opisy te powstały wiele dziesięcioleci wcześniej. Pamuk sam przyznaje, że przyglądanie się zachodniemu obrazowi jego rodzinnego miasta stało się dla niego wręcz obsesją, mającą wpływ na samopoczucie autora:

Moja lektura tych często zupełnie niewiarygodnych wspomnień zachodnich podróżników wynikała nie tylko z potrzeby akceptacji, ale także z chęci przeżywania uczuć skrajnych – od fascynacji po wściekłość i smutek. Jeśli nie liczyć oficjalnych dokumentów państwowych i felietonów, w których garstka miejscowych dziennikarzy gromiła stambulczyków z ich złe maniery, rodacy niewiele napisali o swym mieście. To właśnie przybysze z Zachodu naszkicowali kompletny obraz ulic, dokładnie opisali panującą tu atmosferę, dzień po dniu sprawdzili jego puls, rejestrowali zapachy i smaki²²¹.

Z jednej więc strony „zachodni przybysze” wykonują istotną pracę, która potrzebna jest w przypadku każdego miasta, mianowicie opisują je w sposób niezwykle precyzyjny, z zaskakującą dbałością o szczegóły – sztuka, która nie wyszła według Pamuka rodzimym mieszkańcom. Z drugiej jednak strony trzymając się faktów, jeśli chodzi o detale, zachodni podróżnicy nieświadomie wtłaczają miasto i jego mieszkańców w utarte schematy i wypłowiłe obrazy, przez swoje przybrudzone okulary przegapiają często samo sedno, koncentrują się jedynie na przygasającym czarze miasta. Jak pisze Orhan Pamuk, kolejni przybywający do Konstantynopola podróżnicy „nie podejmowali wysiłku napisania czegoś, co wykraczałoby

²²⁰ Ibidem, s. 300.

²²¹ Ibidem, s. 307.

poza twórczość poprzedników”²²². Często nie wiedzieli nic na temat sytuacji politycznej kraju, nie interesowało ich przejście od Imperium Osmańskiego do Republiki Tureckiej. Przeoczyli wielkie reformy obyczajowe i religijne, nie interesowały ich problemy mniejszości narodowych i rewolucja kulturalna, reforma alfabetu i języka, ustawowo wprowadzane zmiany dotyczące ubioru, przymusowe wprowadzenie nazwisk.

Niezależnie od częstego braku głębszej refleksji i pogłębionych studiów oraz od bezkrytycznego sięgania po funkcjonujące kalki, stereotypy i uogólnienia, ta zachodnia czy europejska myśl, jak i obraz pozostawiony w niezliczonych zapisanych świadectwach pobytu w Konstantynopolu/Stambule, miały ogromny wpływ na kształtowanie nowej rzeczywistości i codzienności w tym mieście:

Kiedy więc redaktorzy jakiejś gazety, magazynu czy podręcznika szkolnego, pragnąc sprostać gustom milionów ludzi zakochanych w pocztówkach i fotografiach, poszukują dawnego stambulskiego pejzażu, nieodmiennie sięgają po ryciny zachodnich artystów i podróżników²²³.

Pamuk potwierdza tym samym nie tylko swoje uzależnienie od tych zachodnich świadectw, lecz również opisuje szersze zjawisko opierania się na nich. Wiele reform wprowadzanych swego czasu w Republice Tureckiej, zarówno tych o charakterze politycznym, jak i obyczajowym, opierać się mogło, według tego autora, na tureckiej wizji tego, jak „uogólniony Zachód” myśli i pisze o Stambule. Nie miało wiele to wspólnego z anatolijską czy nawet stambulską rzeczywistością, nie pokrywało się również oczywiście z faktycznym obrazem tworzonym przez zachodnich myślicieli, a jedynie z miejscowym wyobrażeniem na temat stworzonego zewnętrznie obrazu:

Ze wspomnień André Gide'a z odbytej w 1914 roku podróży do Turcji wynika wyraźnie, że autor nie był turkofilem, który zawsze znajdzie usprawiedliwienie dla odmienności swych bohaterów. Przeciwnie, Gide otwarcie przyznaje, że nie lubi Turków, a zamiast słowa „naród” często używa zyskującego wówczas na popularności określenia „rasa”: „Ta rasa nie zasługuje na nic lepszego niż te okropne stroje, jakie nosi na co dzień!”. I potem z dumą dodaje, że wyprawa na Wschód uzmysłowiła mu wyższość zachodniej, a zwłaszcza łacińskiej cywilizacji nad resztą świata.

Chociaż te słowa były trudne do przełknięcia dla stambulskich intelektualistów, zwłaszcza dla Yahyi Kemala, nie potrafili się zmobilizować do kontrataku, tak jak najpewniej uczyniliby dzisiaj. Zamiast podjąć polemikę na łamach popularnej prasy lokalnej, urażenie, cierpieli w milczeniu. Mogło to oznaczać tylko jedno: że po części skrycie przyznawali mu rację. Rok po opublikowaniu książki, w

²²² Ibidem, s. 61.

²²³ Ibidem., s. 64.

której Gide ostro krytykował ubiór Turków, największy zwolennik Zachodu, Atatürk, przeprowadził reformę państwa, zabraniającą obywatelom noszenia tradycyjnych strojów²²⁴.

Przykład André Gide'a jest szczególnie jaskrawy – to wybitny europejski pisarz, który otwarcie wyraża swoją niechęć do narodu, a nawet całej formacji kulturowej, bardzo ogólnie nazwanej „Wschodem”, nie biorąc żadnej odpowiedzialności za efekty wyrażanych przez niego opinii. Zapewne dokonane przez Pamuka bezpośrednie połączenie opublikowanej przez Gide'a krytyki strojów osmańskich jest mocno przesadzone, nie ulega jednak wątpliwości, że to właśnie w tym kierunku płynęły inspiracje i zmiany. Na przełomie XIX i XX wieku to Wschód fascynował się Zachodem, pragnął go naśladować. Modernizacja Turcji, przeprowadzana w pierwszych latach republiki, w sposób niezwykle pospieszny i często zaskakujący (zarówno dla jej obywateli, jak i dla zainteresowanych tematem obserwatorów zewnętrznych), opierała się wyraźnie na zachodnich wzorach i rozwiązaniach.

Spojrzenie oparte na obrazie zbudowanym przez zachodnich podróżników pozwala stambulskim intelektualistom patrzeć na miasto innymi oczami, widzieć inne rzeczy. Ważnym aspektem jest oczywiście kwestia pochodzenia, wykształcenia i doświadczenia stambulskich twórców, którzy taką perspektywę przyjmują lub odrzucają. Orhan Pamuk pisze o sobie, o swoich przeżyciach, poglądach i wyobrażeniach. Jego sądy i doświadczenie można jednak z łatwością dopasować do stambulskich intelektualistów, wykształconych i wychowanych właśnie według zachodniej myśli, w rodzinach, które były zlaicyzowane i, tak jak rodzina Pamuków, przykładały ogromne znaczenie do posiadania i demonstrowania symboli zachodniego życia, takich jak salony, pianina i odpowiednie książki w mieszkaniach, zachodnie samochody, zapewnienie dzieciom odpowiedniego wykształcenia, lektur, nauki języków, doświadczeń. Pamuk, który pisze tak wiele na temat internalizacji tego zewnętrznego początkowo obrazu, nie jest przykładem typowym – całe jego wykształcenie i kariera mają charakter zachodni/europejski, niezależnie od tego, że praktycznie całą swoją twórczość poświęcił Turcji, w tym przede wszystkim Stambułowi. Jego twórczość zdobyła największy rozgłos i grono wiernych czytelników właśnie poza Turcją, jego książki zostały przetłumaczone na ponad 40 języków, w 2006 roku został laureatem literackiej nagrody Nobla – najwyższego odznaczenia w świecie literatury, jednak wyraźnie osadzonego w zachodniej tradycji. W samej Turcji jego książki wzbudzały i wzbudzają wiele emocji, niejednokrotnie były np. palone, sam Pamuk został swojego czasu oskarżony o zniesławienie swojego kraju, po tym jak oficjalnie opowiadał o rzezi Ormian i mordowaniu w Republice Kurdów. Jego spojrzenie jest więc

²²⁴ Ibidem, s. 303.

spojrzeniem rodzimego mieszkańca, opiera się na doświadczeniu własnym i historii kilku pokoleń, jednak jednocześnie nie można Orhana Pamuka traktować jako przedstawiciela wyłącznie tureckiej, miejscowej myśli, jego życie i twórczość od samego początku znajdują się gdzieś na skraju dwóch tradycji intelektualnych. Daje to autorowi komfort patrzenia na otaczającą go rzeczywistość równocześnie z daleka i z bliska:

Może dlatego właśnie zdarza mi się uznać jakieś spostrzeżenie zachodniego obserwatora za własne, jakby nie pochodziło z cudzego egzotycznego snu, tylko stanowiło moje wspomnienie, o którego istnieniu sam nie wiedziałem z jednej prostej przyczyny: ponieważ nikt inny wcześniej o nim nie napisał! (...)

Patrzenie na Stambuł oczami cudzoziemca zawsze sprawiało mi przyjemność i szybko stało się przyzwyczajeniem. Czasem jakiś wyjątkowo realistyczny opis haremu (...), stroju czy ceremonii wydaje mi się tak odległy od moich doświadczeń, jakby nie dotyczył mojego miasta, ale był częścią historii jakiegoś innego – europeizacja dała mi i milionom stambulczyków luksus patrzenia na własną historię, jak na coś bardzo egzotycznego²²⁵.

Również współczesne zachodnie książki i innego rodzaju publikacje opowiadające o Stambule, często nawet próbujące rozliczyć się ze stereotypami, które funkcjonują i determinują postrzeganie, zazwyczaj nie zmieniają utartego szlaku, a nawet jeśli tak, to jedynie pozornie lub na krótką metę. Zerwanie z tradycją kilku wieków, szczególnie tą opartą w dużej mierze nie na badaniu rzeczywistości, a na mitach i wyobrażeniach, przekroczenie pamięci zbiorowej społeczności, z której się pochodzi, okazuje się często niemożliwe.

Podobnie jak w innych książkach, pisząc o Stambule, Max Cegielski deklaruje chęć rozmawiania z ludźmi, oglądania miasta i pisania o nim wbrew temu, co mówią stereotypy, gdzie prowadzą utarte ścieżki turystów i pisarzy. Nawet on zaczyna jednak od odnalezienia śladów swoich poprzedników i dokładnego zapoznania się z nimi, czyta, a następnie zaczyna poznawać miasto w przyjętym od dziesięcioleci porządku i kolejności. Ta ugruntowana tradycja mówienia o mieście staje się jego pierwszym i podstawowym przewodnikiem po Stambule:

W obecnym centrum Stambułu, czyli w pobliżu dawnej dzielnicy Genuńczyków, zwanej Pera lub Galata, zatrzymywali się wszyscy słynni podróżnicy odwiedzający miasto w XIX wieku. (...) Jak większość gości z Zachodu, Stambuł zrazu przyciągał mnie jako brama. „Wrota na Wschód“. Uważałem, że malowniczych ruin oraz słynnych bizantyjskich i osmańskich budowli nie można oglądać inaczej, niż idąc śladem poprzedników. „Terra incognita“ raczej się tu nie znajdzie, mury wypolerowane są spojrzeniami. (...) Dźwiganie bagażu erudycji, który w trakcie pierwszych wojaży po świecie wydawał mi się zbędny, a w każdym razie uwierający, tutaj jest obowiązkiem. Chcę czy nie chcę, widok

²²⁵ Ibidem., s. 308-309.

przesłaniają obrazy zarejestrowane przez wielu podróżników i wiele podróżniczek. Bez towarzystwa tych, którzy byli tu przede mną, w Konstantynopolu nie mam czego szukać²²⁶.

Max Cegielski stwierdza już we wstępie, że w przypadku Stambułu, ze względu na wielość dotychczasowych źródeł/świadczeń oraz zakorzenienie jednorodnej narracji w kulturze, wytyczenie całkiem nowej drogi, przyjęcie zupełnie nowego punktu widzenia nie jest możliwe, przynajmniej nie na początku. Trzeba najpierw przemierzyć miasto śladami wielkich poprzedników, aby móc zacząć zastanawiać się nad jego własną wersją. Autor próbuje następnie podjąć w książce polemikę z utartymi schematami postrzegania tego niezwykłego miasta. Równocześnie na każdym kroku daje się jednak złapać w pułapkę „egzotyki” jedynie nieco innej od tradycyjnej, szukania miejsc, które z pozoru nieinteresujące pozwalają odkryć najniezwyklejsze oblicza miasta i mieszkających w nim ludzi. Cegielski sam goni sensację, biegnąc w wyścigu o znaleziska najbardziej nietypowe, miejsca zapyziałe, ludzi żyjących poza zarysowanymi oficjalnie marginesami. Równocześnie głosy „tych, którzy byli tu przed nim”, pozostają stale obecne w jego głowie oraz w tekście.

Nostalgia, *hüzün* i imiona miasta

Niezależnie od pędu do nowoczesności i wielkich projektów urbanistycznych, które w krótkim czasie potrafią zmienić całkowicie oblicze poszczególnych dzielnic, Stambuł jest miastem niezwykle nostalgicznym. Nostalgia jest istotna dla mieszkańców Stambułu, miejscowych pisarzy i artystów, szybko zyskuje znaczenie również dla osób przybywających spoza Stambułu i osiedlających się tutaj. Po Alei Niepodległości jeździ „nostalgiczny tramwaj”, na stacji dziewiętnastowiecznego krótkiego odcinka metra można obejrzeć „nostalgiczne zdjęcia”. Przymiotnik „nostalgiczny” jest zaskakująco często używany przez mieszkańców miasta, którzy często chodzą na nostalgiczne spacery, mają swoje nostalgiczne restauracje, parki, uliczki. Ta miejska nostalgia to nic innego jak tęsknota za minionym, za świetnością, której być może nigdy nie było, za wielkim Stambułem, który nigdy przecież nie był miastem idealnym. Nostalgia pozwala na dowolnie długie debatowanie na temat tego, o ile lepiej było kiedyś, na spędzanie godzin nad Bosforem nie robiąc zbyt wiele, delikatnie próbując odegnać pojawiające się stale nostalgiczne myśli.

²²⁶ M. Cegielski, *Oko świata*, op. cit., s. 15-16.

Książka Pamuka właściwie w całości poświęcona jest nostalgii – zarówno odczuwanej przez autora, jak i dotyczącej całego miasta. Nostalgia i stambulska melancholia, *hüzün*, są nierozłączną parą, która towarzyszy autorowi całe życie podczas spacerów po jego rodzinnym mieście. Według Pamuka towarzyszą one również innym mieszkańcom jego miasta. Każde zjawisko, niezależnie od tego czy jest to istnienie starego bruku czy też opisywane w gazetach morderstwa, łączy się raczej z nostalgią i wzruszeniem niż z silniejszymi emocjami, jak złość czy lęk.

Nieodłącznym elementem czarno-białej tkanki miasta był uliczny bruk, którego wygląd zawsze mnie wzruszał. [...] Zanim bruk został bezlitośnie przykryty przez pracowite służby miejskie asfaltem, kierowcy taksówek i dolmuszów wiecznie utyskiwali, że niszczy ich wozy²²⁷.

Uwielbiam też stare gazety. Zawsze gdy przeglądam doniesienia lub informacje o zbrodniach, samobójstwach i nieudanych napadach, odczuwam smutek i tęsknotę za przeszłością, ale nie strach²²⁸.

Pamuk pisząc o mieście swojego dzieciństwa, obrazuje je w czerni i bieli, swój dom i całe miasto zamienia w raczej ponure muzeum, do którego jednak chętnie wraca, w którym chciałby nadal żyć. Autorowi wydaje się odpowiadać stagnacja i upadek miasta, których był świadkiem przez dużą część swojego życia.

Stambuł wydawał mi się miastem czarno-białym, ponieważ jego uroda i historyczna wielkość nie mogły przebić się na powierzchnię, przykryte ubóstwem, starością i zaniedbaniem. Nawet najwspanialsza architektura osmańska ma w sobie skromność i prostotę świadczące o tęsknocie za dawnym imperium, przypominające o bolesnej kapitulacji wobec poniżającego naporu Europejczyków i wobec odwiecznej biedy, do której trzeba przyzwyczaić się jak do nieuleczalnej choroby. To właśnie tą rezygnacją żywi się zamknięta w sobie dusza Stambułu.

Ta czarno-biała aura jeszcze bardziej uwydatniała stambulską melancholię, a dzięki nam wszystkim wciąż odradzała się na nowo. [...] Stambulczycy z moich czasów unikają jaskrawej czerwieni, pomarańczy czy zieleni, tak lubianych przez ich bogatych i dumnych przodków. Na pierwszy rzut oka można pomyśleć, że robią to celowo, jakby uznawali to za kwestię moralną. Chociaż oczywiście przyczyna jest inna – to ich głęboka melancholia nakazuje im skromność. Jakby mówili: „Tak należy się ubierać w czarno-białym mieście. Tak należy opłakiwać miasto, które od stu pięćdziesięciu lat chyli się ku upadkowi²²⁹.”

Idąc dalej tym tropem Pamuk zaznacza stosunek miasta i jego mieszkańców do własnej historii, który przejawia się w podejściu do zabytkowych obiektów, tak licznych w Stambule.

²²⁷ O. Pamuk, *Stambuł*, op. cit, s. 54.

²²⁸ Ibidem, s. 57.

²²⁹ O. Pamuk, *Stambuł*, op. cit, s. 62.

Stosunek ten często budził i budzi zdziwienie wśród przyjezdnych. Autor również nonszalancję wobec pomników historii interpretuje w kontekście melancholii stambulczyków.

Ale historyczne budowle w Stambule nie są przedmiotami czci i powodem do dumy, jak na Zachodzie, gdzie stają się obiektami muzealnymi. Tutaj są tylko świadkami, pośród których się mieszka, co wielu zagranicznych podróżników i kronikarzy uznało za czarujące²³⁰.

Zupełnie inaczej do sprawy podchodzi Max Cegielski, który również pisze o stambulskiej melancholii. Odnosi się tutaj bezpośrednio do książki Orhana Pamuka, interpretując nostalgię i *hüzün* jako charakteryczne dla samego Pamuka i jego klasy społecznej, nie zaś uniwersalne dla mieszkańców miasta.

Hüzün Pamuka ma aspekt pozytywny, ale jest nie tylko stanem psychicznym jednostki, lecz całej społeczności miasta. W Stambule melancholię specjalnie, celowo i z premedytacją rozbudza się oraz celebruje. (...) Pamuk, jak stare elity, do których należy, fascynuje się europejską literaturą i kulturą. Ma więc poczucie prowincjonalności swojego miasta, poczucie, które nie jest przecież obiektywne. Pisarz zapomina, że wspaniała przeszłość wynika z tego, że Stambuł był środkiem, a nie peryferią świata²³¹.

Dalej Cegielski odnosi się do doświadczenia innych grup zamieszkujących miasto, o istnieniu których Pamuk wspomina niewiele. Z ich banalną codziennością pełną konkretnych problemów, brakiem czasu oraz siły na głębszą refleksję zestawia melancholijny obraz miasta stworzony przez noblistę. Autor reinterpretuje również stambulskie podejście do zabytków:

To prawda, że „mieszkańcy Stambułu po prostu żyją wśród ruin”. Mury obronne z czasów Bizancjum, do których przyklejone są drewniane, rozpadające się domki. Greckie kolumny podtrzymujące krzywe rury piecyków. Rudery budowane na szczątkach historii, ściana sprzed wieków pozwalająca zaoszczędzić materiał budowlany – wystarczy do niej domurować drugą z cegły, betonu lub drewna. Kioski z gazetami w rzeźbionych osmańskich arkadach. (...) O historię potykamy się nieustannie w centrum miasta. *Hüzün* płynie właśnie z codzienności doświadczenia tej, zdaniem Pamuka u jemu podobnych, bezpowrotnie utraconej historycznej wspaniałości, bogactwa i potęgi. Jest tęsknotą za chwałą przeszłości. Według pisarza smutek mieszkańców pozwala im jednak odbierać „dzisiejszy upadek” nie jako historyczny koniec, ale jako dany im przywilej posiadania pięknych korzeni, chwalebnych początków. (....)

Hüzün pozwala stambulczykowi spacerować samotnie i gapić się na ulice pełne malowniczych ruin czy zaśmiecone brzegi Bosforu²³².

²³⁰ Ibidem, s. 135.

²³¹ M. Cegielski, *Oko świata*, op. cit, s. 103

²³² Ibidem, s. 109.

Cegielski stwierdza jednak, że Pamuk, podobnie jak niektórzy bohaterowie jego książek, nie ma zbyt wielkiego kontaktu ze współczesną rzeczywistością, że jego stambulską melancholię odnosi również do grup, osób i sytuacji, które nie mają z nią wiele wspólnego, podobnie jak mieszkańcy „drewnianych, rozpadających domków przyklejonych do starożytnych murów obronnych” – na przykład dzieci sprzedających na ulicach chusteczki higieniczne. Autor całkowicie odwraca intelektualne i poetyckie obrazy miasta, które Pamuk skrzętnie malował w swojej wspomnieniowej książce.

Kiedy spaceruję po uliczkach i zaułkach, po alejach i szerokich drogach Stambułu, czuję tam zupełnie inny nastrój niż Pamul. W każdy dzień tygodnia widzę ciężko pracujących ludzi. Mijam sklepy, kramy i warsztaty usługowe otwarte zarówno w piątek, muzułmański dzień modlitwy wolny od pracy, jak i w soboto i w niedzielę. Żadnej melancholii, trwa walka o życie.

Podsumowując, Cegielski pozornie łagodzi swój atak na podejście Pamuka, próbując zdjąć odpowiedzialność z barków stambulczyka, dodając, że „z okien „Pamuk apartments” na starej Perze nie widać po prostu zbyt wiele”, że „widać tylko to, co autor Stambułu chce, czy może raczej potrafi zobaczyć, a nie nowe centra handlowe, budowane przez firmy z Dubaju wieżowce czy wyburzane domy w Sulukule. Nie widać też nielegalnych dzielnic i więzień pełnych lewicowych działaczy, o których noblista nie wspomina nigdy ani w książkach, ani w wywiadach²³³.” Pozostaje oczywiście pytanie na ile jest to działanie świadome ze strony tureckiego autora, który jasno zdaje sobie sprawę jaką cenę można zapłacić za otwarte krytykowanie tego, jak funkcjonuje państwo. Według Cegielskiego nie ma jednak racjonalnego wytłumaczenia dla tego, żeby nie poruszać kwestii najbardziej kluczowych dla miasta, o którym się pisze.

Również Kai Strittmatter widzi kwestię nostalgii nieco inaczej niż Orhan Pamuk, bardziej klasowo, dla niego nostalgia za przeszłością to też przywilej, który dostępny jest dla nielicznych. Przynajmniej taka nostalgia, o której pisze Orhan Pamuk. Nostalgia zostaje ponownie przypisana do wyższej klasy społecznej, do europejskiej czy zeuropeizowanej części społeczeństwa, a tak naprawdę do grupy, która sobie tę europejskość i wysoką kulturę po prostu przypisuje.

Naprzeciwko siebie stoją zamożni i biedacy, starzy mieszkańcy i niedawno przybyli, a obie strony traktują siebie z mieszańką strachu i pogardy. Taka postawa ma swoją tradycję. Gazeta „Cumhuriyet”, główny organ rewolucji kemalistycznej, wydrukowała kiedyś taki godny zapamiętania nagłówek: *Lud zalał plażę – obywatele nie mogą się kąpać*. Tu lud, tam obywatele. Tytuł prasowy

²³³ Ibidem, s. 105.

pochodzi sprzed ponad pięćdziesięciu lat, ale taka mentalność dalej istnieje w głowach osób z dumą nazywających siebie obywatelami. Nadal też drwią sobie z wszystkich wieszających pranie na balkonie, wystawiających buty przed drzwiami mieszkania i zbyt obficie polewających się wodą kolońską. To kulturowe kody stambulczyków, którymi nie każdy potrafi posługiwać się z równą zręcznością²³⁴.

Autor pokazuje podzielony Stambuł, pokazuje nieustającą walkę, której przyczyną są zarówno szalone reformy modernizacyjne lat 20. i 30. XX wieku, jak i nieprzemyślany, chaotyczny rozwój miasta ostatnich 30 lat. Dochodzi do tego ogromne rozwarstwienie społeczne, drastyczne różnice w zamożności, szczególnie widoczne w takim mieście jak Stambuł. Niechęć wobec „przyjezdnych”, czyli tak naprawdę wszystkich tych, którzy nie są stambulskimi intelektualistami, Strittmatter pokazuje na przykładzie wybitnego stambulskiego fotografa, cytując w książce jego wypowiedzi:

„Zalali nasz Stambuł swoimi *köfte* (pulpety z mięsa mielonego) i *lahmacun* (pizza turecka)”, narzeka Ara Güler, stary fotograf. „A co utraciliśmy? Stambuł utraciliśmy. Jak można wśród tych ludzi odnaleźć Stambuł?” Często słychać takie narzekania. To skargi arystokratów, którzy drżą nie tylko przed chamstwem, lecz także przed chciwością i siłą karierowiczów²³⁵.

I dalej:

Kiedy ktoś go pyta, co pozostało z miasta, któremu wystawił pomnik, chętnie udziela odpowiedzi: „Ha, powąchaj to”. Wskazuje na pokrywę od kanału i wykrzywia nos: „Chodzimy po trupie²³⁶”.

Kai Strittmatter wydaje się mieć podejście podobne do Cegielskiego – nie potrafi poważnie traktować narzekań starych stambulczyków na to, jak ich rzeczywistość zmienia się na gorsze. Jego krytyka nie jest jednak aż tak jednoznaczna i ostra, ma raczej charakter prześmiewczy. Dla niego Stambuł dalej żyje i ma się całkiem dobrze.

Agata Wielgołaska pisze o nostalgii w kontekście życia codziennego, o pragnieniach mieszkańców miasta, szczególnie tych, którzy stosunkowo niedawno się do niego sprowadzili, dotyczących celebrowania w codziennym życiu elementów związanych z przeszłością. Opowiada o tęsknotach świeżo upieczonych mieszkańców Stambułu, szczególnie tych stosunkowo zamożnych i przybyłych z Europy. Pisząc o jednej z najbardziej popularnych lokalizacji mieszkaniowych, dzielnicy Cihangir, autorka pisze:

²³⁴ K. Strittmatter, *Stambuł. Gdzie Europa spotyka Azję*, op. cit., s. 147.

²³⁵ Ibidem, s. 149.

²³⁶ Ibidem, s. 180-181.

Wąskie uliczki, przepiękne domy w stylu art. deco i art nouveaux, coraz więcej z nich po renowacji. Yuksek tavanli (dosłownie: „w wysokim sufitem”), przestronne mieszkania „z historią”. Dochodzi do tego nieunikniona nostalgia, nieco pretensjonalny *hüzün* (melancholia, spleen), czyli tęsknota za przeszłością, za Stambułem sprzed kilkuset lat. Za Miastem z czasów Imperium Osmańskiego²³⁷.

Nostalgia w Stambule ma również inne wymiary, w tym ten związany z tęsknotą za minionym, z gloryfikowaniem przeszłości, niezależnie od tego, jak faktycznie ona wyglądała. Nie chodzi tu koniecznie o przeszłość historyczną i intelektualne refleksje, raczej o osobiste doświadczenia związane z codziennością. Jest to zjawisko szczególnie obecne w miastach, które jak Stambuł w krótkim czasie przeszło przyspieszoną i chaotyczną urbanizację związaną z nagłym napływem milionów mieszkańców.

Lokalni narzekają na przyjezdnych i przejezdnych. Że za dużo, że wystarczy, że lepiej rozkręcać biznes w pozostałych miastach. (...) Że kiedyś jeździło się po Alei Istiklal (Aleja Niepodległości) rowerem, wzdłuż równego rzędu drzew. Ale te trzeba było wyciąć, bo nie było już miejsca dla coraz większej ilości samochodów dostarczających towar do coraz liczniejszych sklepów. I zakupoholików, którzy te sklepy coraz częściej odwiedzają.

Kochani, dziesięć lat temu było tu naprawdę pięknie...

Kochani moi drodzy, jakie dziesięć, pięćdziesiąt – odburknie na to bardziej wiekowy mieszkaniec.

A tak w ogóle, to na początku ubiegłego stulecia...²³⁸

„Jestem ofiarą geografii” – Brodski w Stambule

Również Josif Brodski, który w tekście *Ucieczka z Bizancjum*, stanowiącym pokłosie wizyty w Stambule w 1985 roku opisuje swoje refleksje, stale odbija się w lustrze historii kultury. Esej Brodskiego, został wydany w zbiorze tekstów autora zatytułowanym *Mniej niż ktoś* (polskie wydanie w roku 2006, oryginalne w języku angielskim w 1986 roku). Esej powstał w roku 1985, szybko stał się tekstem znanym i miał niewątpliwy wpływ na kolejne pozycje literatury podróżniczej. Autor wydaje się szukać jednak innego rodzaju mostu – połączenia z przeszłością, wielkością, wspaniałością. Mostu do źródła, początków cywilizacji, do tego, co było w niej najcenniejsze. Brodski nie jest ani piewcą Stambułu, ani poszukiwaczem egzotyki, on poszukuje w Stambule śladów „drugiego Rzymu” i ich nie odnajduje. Nie odnajduje również

²³⁷ A. Wielgołaska, *Stambul. W oparach miejskiego absurdu*, op. cit., s. 37.

²³⁸ Ibidem., s. 11-12.

orientalnego czaru, którym zachwycali się jego poprzednicy w XIX i XX wieku. Spotyka jedynie szarą codzienność miasta w kryzysie ekonomicznym, które z każdym rokiem traci na znaczeniu²³⁹. Jednakże również on docenia kulturowe i historyczne ślady, o które przybysz wręcz potyka się w mieście. Zauważa ich obecność i znaczenie, równocześnie podkreślając nonszalancję, z jaką władze miasta podchodzą do niezwyklej historii tego miejsca i świadczących o niej artefaktów. Desperacko szukając połączenia z przeszłością, Brodski pokazuje, że tak naprawdę te świadectwa przeszłości i świetności nie mają aż tak wielkiego znaczenia, podobnie jak arbitralnie wyznaczone granice, które co jakiś czas dzielą kraje, narody, regiony. Że znaczenie to jest zawsze umowne, znaczenie nadają żyjący współcześnie, nie zaś historyczni twórcy i nasi przodkowie.

Są miejsca, gdzie historii nie da się wyminąć, jak wypadku na autostradzie – miejsca, gdzie geografia prowokuje historię. Taki jest Stambuł, alias Konstantynopol, alias Bizancjum. Oszalałe światła drogowe, z trzema kolorami palącymi się jednocześnie. Nie z czerwono-bursztynowo-zielonym, lecz z białym-bursztynowym-brązowym. Także, oczywiście, z niebieskim, ze względu na wodę, na Bosfor-Marmara-Dardanele, która oddziela Europę od Azji – czy oddziela? Ach, te wszystkie granice naturalne, te cieśniny i nasze Urale! Jak mało znaczyły one zawsze dla wojsk lub kultur – choć dla nomadów mogły rzeczywiście oznaczać nieco więcej niż dla książąt inspirowanych zasadą linearną i z góry usprawiedliwionych zachwycającą wizją przyszłości²⁴⁰.

Równocześnie jednak Brodski stosuje orientalistyczne narzędzia, sytuując Stambuł jednoznacznie po „niewłaściwej” stronie mostu, prowadząc równocześnie dyskusję z wprowadzoną przez Edwarda Saïda krytyką orientalizmu. Tekst Brodskiego na temat Stambułu znacznie odbiega od reszty omawianych utworów, zarówno jeśli chodzi o objętość, tematykę, jak i czas wydania. Esej Brodskiego został wydany w 1985 roku, równocześnie w dwóch czasopismach – emigracyjnym rosyjskim *Kontinent* oraz w amerykańskim *The New Yorker*. Ze względu na zasięg, częstotliwość ponownych wydań i dyskusje, które wywołał ten tekst, jest on uznawany za jeden z najistotniejszych rosyjskich tekstów podróżniczych²⁴¹. Sanna Turoma wspomina o tym, że esej należy do gatunku orientalnych podróży, które rozwinęły się w Rosji, podobnie jak w innych krajach, już na początku XIX wieku. Esej Brodskiego porównany zostaje z tekstem Aleksandra Puszkina, który to autor próbował prześmiewczo potraktować dyskurs orientalistyczny obecny w literaturze i jego tradycję. Według Turomy

²³⁹ Tutaj należy zauważyć, że Josip Brodski napisał ten tekst po wizycie w Stambule, która miała miejsce w roku 1985, czyli w czasach dla Stambułu zdecydowanie niekorzystnych.

²⁴⁰ J. Brodski, *Ucieczka z Bizancjum*, w: *Mniej niż ktoś. Eseje*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2006, s. 291.

²⁴¹ S. Turoma, *Brodski w Stambule – czas, przestrzeń i orientalizm*, w: „Przekładaniec” nr 30/2015, s. 73-94, [Przekladaniec-2015-30-05turoma.pdf](#), dostęp 15.08.2019 r., s. 74.

Brodski stwierdza, że nie jest to możliwe, jej zdaniem „esej Brodskiego zdaje się efektem świadomości, że takie uwolnienie nie jest możliwe i że jedynym sposobem na spotkanie ze Wschodem jest spotkanie się z dyskursem na jego temat”.

Podobnie jak inni autorzy, Brodski buduje tekst na opozycji Wschodu i Zachodu, przesadnie podkreślając odrębności między nimi, wykorzystuje wszystkie wątki i motywy, zwyczajowo stosowane do przeciwstawiania Zachodu i Wschodu. Ostrze jego eseju jest skierowane ostatecznie w Związek Radziecki, który wydaje się w opinii autora symbolizować wszystkie negatywne cechy wiązane ze Wschodem. Stambuł jednak niewątpliwie wiąże się z tym porządkiem, jest jeszcze bardziej orientalny. W odróżnieniu od innych autorów Brodski nie przyznaje Stambułowi nawet miana wielkiego miasta. Dla niego Stambuł jest wielkim zawodem, w tekście nazywa go „pierwotnym *kyszlakiem*”. To zaskakujące, bo trudno uznać to miasto za „wioskę”.

Turoma twierdzi wręcz, że Brodski, sam niewątpliwie pochodzący ze Wschodu, który tak jednoznacznie ustawia w pozycji przegranej, ma na celu prowadzenie dyskursywnej gry z Edwardem Saidem i jego *Orientalizmem*, wydanym zaledwie dekadę przed ukazaniem się eseju Brodskiego. Wręcz ostrzega Zachód przed Wschodem, który na chwilę ówczesną utożsamia ze Związkiem Radzieckim²⁴².

Jeżeli uznać, że tekst Brodskiego nie jest prześmiewczy, można go zinterpretować w nurcie proponowanym przez Przemysława Czaplińskiego²⁴³. Tak jednoznaczne i otwarte kategoryzowanie Wschodu jako przestrzeni gorszej, brudniejszej, bierniejszej, tak wyraźne okazywanie odrazy do niego, wiąże się niewątpliwie z próbą udowodnienia własnej przynależności autora do tej drugiej przestrzeni, lepszej, czystszej, aktywnej – Zachodu. Jest to tym ciekawsze, że autor przeciwstawia sobie wschodnią Grecję i Stambuł. Przesuwanie granic zależnie od własnej przynależności i potrzeb jest, jak się okazuje, praktyką stosowaną na wszystkich terenach pogranicznych. Interesujące jest też jednoznaczne uznanie przez Brodskiego, że Stambuł znajduje się w Azji – tu nie ma już mowy o żadnym pograniczu (jak w przypadku Petersburga), jest jednoznaczne przyporządkowanie do Azji, Wschodu, islamu i wszystkiego, co się z tym wiąże.

Na podstawie niezbyt chyba dostatecznych powodów uważamy siebie za Europejczyków. Z tego samego powodu uważałem mieszkańców Konstantynopola za Azjatów. Z tych dwóch założeń

²⁴² S. Turoma, *Brodski w Stambule*, op. cit., s. 83.

²⁴³ P. Czapliński, *Poruszona mapa*, op. cit., s. 8.

tylko pierwsze okazało się sporne. Powinienem tu może wyznać, że Wschód i Zachód niewyraźnie łączyły się w moim umyśle z przeszłością i przyszłością²⁴⁴.

Tekst Brodskiego, choć pozornie opowiadający o poszukiwaniu przeszłości, pokazuje tak naprawdę współczesność nie tylko autora, lecz szerzej całego świata. Pokazuje most, który nie łączy. Jeżeli zaś łączy, to w sposób pozorny – nie pozwala bowiem na komunikację, a wręcz ją utrudnia, uniemożliwia. Autor porusza temat orientalizmu, sytuuje się w długiej tradycji orientalnej literatury podróżniczej, równocześnie jednak ją podważa, przesuwając granice. Paradoksalnie dzięki swojej przesadnej jednoznaczności pozwala na wątpliwości i szukanie miejsc wieloznacznych. Tak jak w pozostałych omawianych utworach z łatwością znajdujemy wątki orientalne, choć ich autorzy konsekwentnie próbują się od nich odżegnywać, tak u Brodskiego poprzez warstwę orientalizmu przebijamy się do głębszych warstw, w których znaleźć można zaprzeczenie przyjmowania jakiegokolwiek porządku za raz na zawsze ustalony.

Most między Wschodem a Zachodem

Niezależnie od ogromnego bogactwa literatury związanej ze Stambułem, tematy, wokół których poruszają się autorzy piszący o mieście, są zaskakująco niezmiennie. Omawiane pozycje różnią się pod wieloma względami: renomy autorów, nakładu, przystępności języka, celu, który przyświecał ich powstaniu. Figura mostu obecna jest we wszystkich tekstach, w niektórych stanowi główną oś prowadzenia narracji – autorzy piszą często o realnych przeprawach przez Bosfor, o stambulskich mostach, ich roli i znaczeniu w codziennej komunikacji i w wymiarze symbolicznym. Odwołując się również do figury mostu, mówią o Stambule jako metaforze połączenia, jako o miejscu spotkania, pokazują dyskurs zbudowany wokół tego obrazu. Także pozostałe tematy, wokół których budowana jest narracja dotycząca miasta, są zbieżne i bezpośrednio związane z figurą mostu, a nawet z niej wynikające – Bosfor i morze, imiona miasta, wielokontekstowa nostalgia, obraz miasta w oczach przybyszów z Zachodu. Jedynie szczegóły związane z obserwacjami dotyczącymi tych wątków różnią się między sobą, zależnie od autora.

Max Cegielski, choć z masowej turystyki i głównego nurtu myślenia raczej kpi i zdecydowanie sam się w nim nie lokuje, wielokrotnie zaznacza odrębność własnej drogi. Jego twórczość literacka, jak i dziennikarska czy działalność społeczna, ma w założeniu wychodzić

²⁴⁴ J. Brodski, *Ucieczka z Bizancjum*, op. cit., s. 320.

poza znane ramy, rozbijać utarte schematy, pokazywać nieznane, nieodkryte, mniej popularne, nowe. Jego krytyka figury mostu, jako utartego schematu, według którego mówi się i myśli o mieście, rozbija się jednak o jej wszechobecność. Autor stara się omijać nie tylko utarte ścieżki w sensie dosłownym, lecz również utrwalone przez dziesięciolecia sposoby myślenia, okazuje się jednak ostatecznie, że w przypadku Stambułu nie do końca jest to możliwe. Kai Strittmatter umiejętnie, z gracją i zadowoleniem porusza się wśród zastanych opisów, przyjętych sposobów patrzenia i interpretacji, posługuje się również figurą mostu, nie próbuje z nią walczyć, krytykować jej w sposób bezpośredni. Opierając się na codziennym doświadczeniu i osobistych refleksjach raczej stara się potraktować nadużywane kategorie w sposób prześmiewczy. Agata Wielgołaska zgrabnie korzysta z narzędzi, które pozostawiono jej do dyspozycji – obrazów, metafor i figur, które służyć mogą do pokazania jej własnego miasta, w sposób równie prawdziwy, co całkowicie subiektywny. Autorka koncentruje się w dużej mierze na przeprawach przez Bosfor – dosłownie koncentrując się często na pływaniu promami i znaczeniu spoglądania na drugi brzeg oraz dzieląc wyraźnie miasto na Europę i Azję, stale dyskutując ze słusznością tego podziału, nigdy mu jednak do końca nie zaprzeczając, stale utrzymując go w mocy. Geert Mak przeciwnie, w sposób najbardziej dosłowny pokazuje znaczenie mostu i funkcjonowanie figury mostu w kulturowym, historycznym, politycznym obrazie Stambułu, a także funkcjonowanie mostu i jego metafor w codziennym życiu miasta. Opowiadając historie poszczególnych osób autor przedstawia tak naprawdę szersze procesy związane z kryzysami gospodarczo-politycznymi oraz upadkiem i rozwojem miasta. Charles King pokazuje tło historyczne omawianych zagadnień, dzięki czemu możemy obserwować jak stopniowo rozwijało się nowoczesne, przeludnione, kosmopolityczne miasto, którym Stambuł jest dzisiaj. Opowiadając historie pojedynczych bohaterów i grup, autor uwidacznia wpływ, który mieli tubylcy i przyjezdni na rozwój miasta. King wydaje się wierzyć, że kierunek modernizacyjny jest właściwy, a figura mostu stale obecna w dyskursie dotyczącym miasta jest jak najbardziej na miejscu. Stambuł Kinga jest mostem na wielu poziomach, jest też mostem prowadzącym w obu kierunkach z różnym natężeniem – zależnie od grupy, o której mówimy, od momentu historycznego czy sytuacji międzynarodowej. Tekst Josipa Brodskiego przynosi inną perspektywę patrzenia na Stambuł – bardzo erudycyjną, historyczną, a równocześnie jawnie orientalistyczną. W tym tekście Stambuł ma wyłącznie jedną rolę do spełnienia – jest mostem do przeszłości, prowadzi do Konstantynopola i Bizancjum. Autor przyznaje się do tego, że do miasta jest w pewnym sensie uprzedzony, nie może traktować go do końca poważnie, ponieważ dla niego liczy się przede wszystkim historyczny Konstantynopol, nie zaś

współczesny Stambuł. Brodski przyjeżdża odwiedzić własne wyobrażenie i ogląda miasto, którego już nie ma.

Nieco inną rolę, wydźwięk i znaczenie ma książka Pamuka – na pierwszym planie cały czas pozostaje jednak Stambuł, w którym pisarz urodził się i wychował, miasto, któremu poświęcona jest zdecydowana większość jego literackiej twórczości. Zarówno ze względu na konwencję (literatura wspomnieniowa), jak i na styl Pamuka książka ma charakter nostalgiczny, bardzo emocjonalny, zdecydowanie nieobiektywny. Obraz Stambułu, który przedstawia Pamuk jest prawdziwy i bardzo osobisty, równocześnie jednak, właśnie dzięki temu, jest to obraz niezbyt reprezentatywny – mówiący wiele o autorze i jego klasie społecznej, w intelektualny sposób przedstawiający wiele odcieni stambulskiej przeszłości. Niewiele natomiast znajdziemy tu informacji i obrazów dotyczących współczesnego Stambułu, tak jakby czas zatrzymał się kilka dziesięcioleci temu i tym, co nam pozostaje to oglądanie z nostalgią białoczarnych fotografii. Równocześnie książka Pamuka, ze względu na siłę przekazu i pozycję autora, miała i ma ogromny wpływ zarówno na czytelników na całym świecie, jak i na kolejnych autorów piszących na temat Stambułu. Prawie wszyscy współcześnie piszący na temat Stambułu, opierają się w jakiś sposób na tym, co napisał Pamuk, odnoszą się do jego słów i cytują jego wspomnieniową książkę.

Niezależnie od autora i charakteru tekstu, czytając o Stambule pozostajemy w bezpiecznej przestrzeni znanych kategorii i znanych od dziesięcioleci śladów – w Stambule wydeptane są nie tylko najbardziej znane i oczywiste ścieżki, lecz także te, które na pozór wydają się niezwykle i nieodkryte. Figura mostu w kontekście Miasta Miast jest nie tylko dominująca i najczęściej wykorzystywana – determinuje również pojawianie się kolejnych tematów i kontekstów, a także sposób ich realizacji. Piszący o Stambule autorzy, niezależnie od założeń, aparatu badawczego i pojęciowego, docierają do tych samych miejsc i widzą je w podobny sposób.

Rozdział IV

Proces modernizacji jako budowanie mostu

Obecność Imperium Osmańskiego w Europie, choć oparta wyłącznie na przewadze militarnej i konflikcie zbrojnym, od początku stanowiła również przestrzeń komunikacji i spotkania – swoisty most między światami, kulturami, religiami. Most łączył przedstawicieli rządów i armii, spotykających się najpierw na polu bitwy, następnie przy stołach negocjacyjnych i na dyplomatycznych spotkaniach, łączył również mieszkańców podbitych ziem i zarządzających nimi wysłanników osmańskich. Nie zawsze było to spotkanie łatwe, jego skutki często bywały śmiertelnie niebezpieczne dla obu stron. Jednak równocześnie obecność i spotkanie otwierały przestrzeń wymiany – handlowej, kulturowej, kulinarnej. Połączenie to, związane z turecką, czy raczej osmańską obecnością w Europie, jest odmiennie oceniane przez obie strony, co można łatwo zaobserwować przyglądając się nawet pobieżnie współczesnym historiografiom narodowym czy regionalnym. Na przykład turecka obecność na Bałkanach oceniana jest przez ludy podległe Imperium jednoznacznie negatywnie, podczas gdy turecka historiografia przedstawia ten okres jako czas niezwyklego rozwoju dla Bałkanów. Prawda, jak zazwyczaj, leży pośrodku, co widać w tym, że niezależne opracowania, niezwiązane z narodową historiografią, często pokazują różne aspekty tych czasów – zarówno pozytywne, jak i negatywne.

W kontekście projektu modernizacyjnego, realizowanego w Imperium Osmańskim, a potem w Republice Tureckiej, najbardziej interesujące są pytania – skąd i dokąd prowadzi most, jak określane są jego kierunki? Jak bardzo jest on wieloznaczny i wielokierunkowy? W krótkim rysie historycznym dotyczącym kolejnych etapów projektu modernizacyjnego spróbujemy określić, gdzie na wyobrażonej i politycznej mapie Turcji umiejscawiany jest Zachód i Wschód.

Imperium Osmańskie, które do XVI wieku stawało się coraz większą potęgą militarną i zajmowało coraz większe terytoria, w tym europejskie, osiągnąwszy szczyt rozwoju, zaczęło stopniowo niekorzystnie odstawać od swoich przeciwników militarnych i politycznych. W obliczu szybkiego rozwoju armii i techniki wojennej europejskich armii, hołdujące przede wszystkim tradycji Imperium stawało się coraz mniej skuteczne. Piotr Nykiel w artykule *Turecka droga do nowoczesności* datuje początek kryzysu politycznego Imperium Osmańskiego już na koniec XVI w., na czasy rządów Selima II (następcy Sulejmana Wspaniałego)²⁴⁵. Początkowo chodziło przede wszystkim o politykę wewnętrzną, związaną ze

²⁴⁵P. Nykiel, *Turecka droga*, op. cit., s. 11.

sposobem sprawowania rządów, problemy wewnętrzne miały stopniowo coraz większy wpływ na wszystkie dziedziny funkcjonowania państwa, w tym gospodarkę i politykę międzynarodową. Już w XVII wieku długo niereformowana armia osmańska, oparta na jednostkach janczarów, zaczęła technologicznie odbiegać od stale modernizujących się armii europejskich²⁴⁶. Niepodejmowanie działań modernizacyjnych wynikało nie tyle z niechęci samych władców, co z dominującej roli właśnie janczarów oraz ulemów, od których osmańscy władcy byli uzależnieni, a którzy ochronę swoich interesów upatrywali w doktrynalnym trzymaniu się tradycji. Jak pisze Nykiel, „kolejni padyszachowie próbowali więc tylko doraźnie uzdrawiać sytuację gospodarczą i polityczną kraju, pozostając wiernymi nieprzystającej już do realiów świata zewnętrznego tradycji osmańskiej²⁴⁷”. Konieczność zmiany, modernizacji i obranie kierunku na nowoczesność szybko okazało się jedyną możliwą drogą rozwoju, a wręcz jedynym sposobem na uniknięcie przez państwo osmańskie katastrofy. Ponieważ jednak nowoczesność równała się przyjęciu zachodnich wzorców, to wzbudzała w tradycyjnym państwie osmańskim, rządzonym przez elity przekonane o wyższości cywilizacji islamskiej nad chrześcijańską, zdecydowany opór.

Zapóźnienie ekonomiczne i militarne oznaczało odcięcie mostu i pozostawienie w jego miejscu jedynie kładki, przez którą przechodzić mogły jedynie pojedyncze osoby. Kontakt między Imperium a resztą świata ograniczył się na kilka stuleci głównie do kwestii militarnych, do prowadzonych wojen. Ogromny kraj, zajęty głównie podtrzymywaniem własnej tradycji, zaczął żyć „do wewnątrz”, coraz mniej przystając do rozwijającego się z każdym stuleciem dynamicznego świata europejskiego. Zjawiska te, których początek datować można na przełom wieku XVI i XVII, do pewnego stopnia aktualne są dzisiaj. Przez niemal cały wiek XX Turcja usiłowała przejść przez most do nowoczesności, zrównać się w cywilizacyjnej pogoni z Europą.

Sam most, który miał połączyć dwa obszary, umożliwić sprawną komunikację i dialog, postawiony został znacznie wcześniej. Niektórzy osmańscy władcy bardzo szybko spostrzegli konieczność rozwoju i modernizacji ogromnego państwa, którego siła dotychczas polegała na ciągłych podbojach i zdobyczach wojennych. Od początku modernizacja Imperium była równoznaczna z korzystaniem z zachodnich wzorców, ponieważ to europejskie potęgi zaczęły stopniowo wyprzedzać Imperium gospodarczo i militarnie. Dlatego osmański projekt modernizacyjny miał określony wektor – zachodni, modernizacja równała się westernizacji.

²⁴⁶ Ibidem, s. 11.

²⁴⁷ Ibidem, s. 12.

Imperium Osmańskie – próby modernizacji

Pierwsze próby europeizacji Imperium Osmańskiego datuje się na przełom wieków XVII i XVIII, po pokoju w Karłowicach (1699 r.). Nazywany osmańskim oświeceniem tzw. okres tulipanów rozpoczął się w roku 1718, za czasów rządów Ahmeda III. Podjęta próba reformy państwa zakończyła się po 12 latach krwawym buncem janczarów²⁴⁸. Bardziej kompleksowy program modernizacyjny związany był już z rządami sułtana Selima III (1789-1807), który wstąpił na tron pod koniec XVIII wieku. Władca, z uwagi na własne zainteresowanie Europą, zaczął wprowadzanie zmian („Nowy porządek”, tur. *Nizam-ı Cedid*, realizowany w latach 1798-1807), przede wszystkim dotyczących gruntownej reformy wojskowości. To właśnie reformy wprowadzane przez Selima III określane są jako pierwsze próby modernizacji o charakterze westernizacyjnym²⁴⁹. Celem wprowadzanych reform było „wzmocnienie centralnej organizacji państwa” w kontekście wewnętrznym i zewnętrznym²⁵⁰. Reformy rozpoczęły się w ścisłym kontakcie z krajami Europy Zachodniej, szczególnie zaś z Francją, początkowo jednak decydowano się wyłącznie na te reformy, które nie uderzały w społeczno-polityczny porządek. W celu zmodernizowania armii sprowadzano francuskich instruktorów, komunikację z Europą zdecydowanie poszerzyło stworzenie pod koniec XVIII wieku pierwszych stałych ambasad Imperium Osmańskiego w stolicach krajów europejskich (Londyn, Wiedeń, Berlin, Paryż)²⁵¹. Wynikający z tych stałych powiązań przepływ idei i stylu życia miał ogromny wpływ na to, w jaki sposób Imperium Osmańskie reformowało się w tamtym czasie i w kolejnych dziesięcioleciach. Szczególnie młodzi ludzie, urzędnicy i wojskowi dzięki tego rodzaju kontaktom byli bardziej skłonni szukać nowych rozwiązań, niekoniecznie opartych wyłącznie na tradycji i dotychczasowej praktyce²⁵². Poza środowiskiem modernizatorów wszystkie próby wprowadzania reform powodowały również opór, mimo że były wprowadzane stopniowo i jedynie w niektórych, najistotniejszych, jak się wydawało, dziedzinach. Sułtan Selim III został usunięty z tronu w 1807 roku na skutek buntu janczarów, który wybuchł właśnie ze względu na niezadowolenie szerokich kręgów notabli w związku z

²⁴⁸ Ibidem, s. 12.

²⁴⁹ K. Wasilewski, *Turecki sen o Europie – tożsamość zachodnia i jej wpływ na politykę zagraniczną Republiki Turcji*, Wydział Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2015, s. 29.

²⁵⁰ E. Zürcher, *Turcja: od sułtanatu do współczesności*, op. cit., s. 20.

²⁵¹ Ibidem, s. 22.

²⁵² Ibidem, s. 25.

wprowadzanymi reformami²⁵³. Mustafa II, który przywrócił dawny porządek, nie utrzymał się jednak długo na tronie (1807-1808).

Mahmud II – reformatorski most do Europy

Reformy Selima III w dużej mierze były kontynuowane przez sułtana Mahmuda II (1808-1839), jednak w inny sposób i pod inną nazwą. Armia została faktycznie zreformowana dopiero w XIX wieku, za czasów Mahmuda II (1808-1839) – dopiero wtedy zlikwidowano korpus janczarów, umożliwiając tym samym sprawowanie cywilnej kontroli nad wojskiem. Reformy wprowadzane przez Mahmuda II odbywały się w kontekście zbliżania się gospodarki osmańskiej do gospodarki europejskiej, co stanowiło najlepszy powód i zachętę do podejmowania prób wzmocnienia państwa, osmańskiej gospodarki, armii, administracji, sprawności organów fiskalnych itd. Nie należy zapominać również o tym, że to mocarstwa europejskie miały zdecydowaną przewagę w tej rozgrywce i że to one, z każdym dziesięcioleciem coraz wyraźniej, dyktowały warunki, na których integracja Imperium Osmańskiego z europejskimi gospodarkami mogła następować. Podobnie jak w przypadku wielu reformatorów tamtych czasów, celem nadrzędnym Mahmuda II było wzmocnienie państwa, szczególnie zaś sił zbrojnych, mogących interweniować zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz²⁵⁴ oraz centralnego aparatu administracyjnego (między innymi poprzez wprowadzenie zupełnie nowego systemu kształcenia kadr).

Mahmud II był wychowany w przyjaznym nastawieniu do Europy. Dzięki temu jego reformy wynikały z pewnego zapatrzenia w tamtym kierunku, stanowiły prawdziwą, kolejną, lepiej przemyślaną i przygotowaną próbę budowania mostu na Zachód, stałego połączenia, które pozwoli czerpać z nowych wzorców i modernizować się na wielu płaszczyznach. Wprowadzane reformy dotyczyły nie tylko bezpośrednio wojska czy gospodarki, wprowadzono także szereg reform w zakresie edukacji. Celem było zmniejszenie poziomu analfabetyzmu i stworzenie podstaw dla wykształconych grup urzędników oraz wojskowych, a także inżynierów i lekarzy. Osoby mające zajmować się nauczaniem wysyłano do Europy, aby tam zdobywały wiedzę i umiejętności. To jest krok, który trudno przecenić, pokazujący jednoznaczną chęć kontaktu, prowadzenia dialogu, czerpania, połączenia. Co szczególnie istotne w kontekście mostu i tworzenia/budowania połączeń – otwarto szkoły, w których

²⁵³ Ibidem, s. 23.

²⁵⁴ Ibidem, s. 40.

uczono europejskich języków obcych²⁵⁵. Przyjmowanie europejskich wzorców dotyczyło również codziennych zwyczajów (np. ubioru) i sztuk pięknych – do Stambułu na zaproszenie sułtana zaczęli przyjeżdżać europejscy muzycy. W okresie rządów Mahmuda II po raz pierwszy wprowadzono również reformę związaną z ubiorem mieszkańców kraju, nakazując mężczyznom noszenie europejskich ubrań i czerwonych fezów jako nakrycia głowy²⁵⁶.

Wszystkie próby wprowadzania reform w Imperium Osmańskim były ściśle związane z kryzysem tego państwa i sytuacją międzynarodową – przez cały wiek XIX „kwestia wschodnia” była jednym z najistotniejszych tematów we wszystkich europejskich mocarstwach. Wiedzano bowiem o tym, że ewentualny rozpad państwa osmańskiego w ogromnym stopniu zmieni również układ europejskich sił²⁵⁷. Reformy były wprowadzane odgórnie, na wzór zachodni, w związku z czym jedną z głównych przeszkód w ich wprowadzaniu był brak oparcia w społeczeństwie (brak poparcia), obok problemów finansowych w finansowaniu reform, braków kadrowych. Stąd te pierwsze próby tworzenia mostów i stałych połączeń nie kończyły się sukcesem. Społeczeństwo i jego lokalni przywódcy nie byli gotowi na takie zmiany, których kierunek był jednoznacznie westernizacyjny. Wzory zmian czerpane były w sposób bezpośredni z Zachodu – jest to wyraźne już na początkowym etapie reform²⁵⁸. Również od początku znaczącym elementem koniecznym do rozpoczęcia reform było sprowadzanie do Turcji zachodnich ekspertów w różnych dziedzinach – od wojska zaczynając, kończąc na wyspecjalizowanych rzemieślnikach czy zarządcach fabryk. Mieli oni przekazywać wiedzę i uczyć grupy specjalistów, którzy w kolejnych latach mieli zajmować się danymi tematami.

Reformy Tanzimatu

Kolejnym wielkim reformatorem był Abdülmecid I (1839-1861), syn Mehmeda II, który przeprowadził państwo przez pierwszą część epoki tanzimatu (1839-1876). Reformy dotyczyły praktycznie wszystkich aspektów funkcjonowania państwa, wprowadzono prawodawstwo na wzór europejskiego. Modernizacja państwa wiązała się ze stworzeniem klasy profesjonalnych, wykształconych i opłacanych z państwowych pieniędzy urzędników, prób wprowadzenia nowoczesnego systemu oświaty²⁵⁹ czy wprowadzenia nowoczesnego

²⁵⁵ *Stambuł. Dwa światy, jedno miasto*, op. cit., s. 16.

²⁵⁶ *Ibidem*, s. 17.

²⁵⁷ E.J. Zürcher, *Turcja: od sułtanatu do współczesności*, op. cit., s. 37.

²⁵⁸ *Ibidem*, s. 44-45.

²⁵⁹ K. Wasilewski, *Turecki sen o Europie*, op. cit., s. 63-66.

sądownictwa. Reformy wprowadzane były stopniowo, nie bez oporów ze strony elit i ludności, oficjalne dokumenty wydawane przez sułtana odwoływały się każdorazowo do osmańskiej tradycji, na wierności jej opierając konieczność wprowadzania zmian. Modernizacja oznaczała też niestety, biorąc pod uwagę słaby stan gospodarki osmańskiej, pożyczki zagraniczne. Pierwsza pożyczka została zaciągnięta w 1858 roku²⁶⁰, kolejne doprowadziły do coraz silniejszego uzależnienia Imperium od zagranicznych instytucji finansowych. Proces ten tak postępował, że w 1881 roku Imperium Osmańskie było zmuszone ogłosić niewypłacalność.

Następca Abdülmecid, Abdülaziz (1861-1876), kontynuował reformy poprzednika związane właściwie ze wszystkimi obszarami funkcjonowania państwa. Dodatkowo, co miało ogromne znaczenie symboliczne, Abdülaziz jako pierwszy osmański władca odbył podróż zagraniczną w innym celu niż prowadzenie wojny (1867). Na zaproszenie Napoleona III udał się do Paryża na otwarcie wystawy światowej, przy okazji odwiedził również Londyn. Była to zmiana symboliczna i faktyczna równocześnie, pokazująca całkowitą zmianę układu sił, nie było wątpliwości, że to europejskie mocarstwa stawiają warunki, a co za tym idzie, możliwy kierunek zmian – zachodni, jest jedynym możliwym.

Rządzący w latach 1876-1909 Abdülhamid już na początku swoich rządów posunął się o krok dalej, doprowadzając do ogłoszenia w grudniu 1876 roku pierwszej osmańskiej konstytucji. Zrównała ona między innymi w prawach wszystkich mieszkańców imperium, niezależnie od wyznania. Ostatecznie, ze względu na niepowodzenia militarne osmańskiej armii, władca zdecydował się na wprowadzenie monarchii absolutnej, jednak przez cały okres swoich rządów kontynuował wprowadzanie modernizacyjnych reform państwa. W tym okresie inwestowano w infrastrukturę, między innymi w infrastrukturę drogową, kolejową i umożliwiającą transport morski oraz w rozwój miast – transport publiczny, kanalizację, oświetlenie ulic itp²⁶¹. Wprowadzane zmiany dotyczyły więc tym razem bezpośrednio codziennego życia przynajmniej niektórych mieszkańców Imperium.

W XIX wieku w Imperium Osmańskim najistotniejszym kierunkiem zmian wprowadzanych na wielu poziomach był projekt modernizacyjny – niezależnie od ideologicznego umocowania, procesy modernizacyjne cały czas stanowiły próbę stworzenia mostu do Europy, „dogonienia” Zachodu. Modernizacja, która już w XIX wieku stała się istotnym czynnikiem kształtowania osmańskiej rzeczywistości – politycznej, społecznej, państwowej, kulturowej; w wieku XX stała się elementem dominującym. Poza centralnym ośrodkiem, związanym z sułtanem, pojawiły się inne środowiska, mające różne koncepcje

²⁶⁰ Ibidem, s. 72.

²⁶¹ *Stambul. Dwa światy, jedno miasto*, op. cit., s. 29.

modernizacji. Trudna sytuacja międzynarodowa i wewnętrzna spowodowała detronizację Abdülhamida II i powołanie na jego miejsce ostatniego osmańskiego sułtana – Mehmeda V (1909-1918). Realna władza nie znajdowała się już w pełni w rękach sułtana, na mocy zmian w konstytucji, znaczna jej część znalazła się w obszarze odpowiedzialności parlamentu²⁶².

Sytuacja skomplikowała się w czasie I wojny światowej i w następstwie traktatów pokojowych podpisanych po jej zakończeniu. Już przed rokiem 1914 Imperium Osmańskie uwikłane było w serię trudnych konfliktów zbrojnych, m.in. wojny bałkańskie (w latach 1912-1913) czy w wojnę z Włochami o Trypolitanie i Cyrenajkę (1911-1912). W tych konfliktach wojska osmańskie walczyły o rację bytu państwa, celem było przeciwdziałanie znacznemu uszczupleniu terytorialnemu. Osmańskie zaangażowanie w I wojnę światową miało jednak nieco inny charakter. Osłabione państwo musiało zaistnieć na arenie międzynarodowej, podjąć próbę ugrania czegoś dla siebie. Bierność w tej sytuacji byłaby równoznaczna z poddaniem się i zapadnięciem w polityczny niebyt na arenie międzynarodowej. Słabość i postępująca izolacja osmańskiego państwa były aż nadto widoczne, przystąpienie do wojny i opowiedzenie się po jednej ze strony stanowiły konieczność. Uczestnictwo w konflikcie stanowiło swoisty dowód na istnienie, połączenie z liczącymi się krajami europejskimi, znów – most na Zachód, most, który wprowadza z powrotem do gry politycznej, z której imperium wyrzucone zostało na margines. Okazało się, że jedyną stroną zainteresowaną sojuszem z Osmanami są państwa osi – Niemcy byli zainteresowani wpływem, który państwo osmańskie mogło mieć na muzułmańskich mieszkańców kolonialnych prowincji Francji i Wielkiej Brytanii²⁶³. Faktycznie, w listopadzie 1914 roku sułtan oficjalnie ogłosił dżihad – świętą wojnę²⁶⁴. Kolejny raz próba odnalezienia się przez państwo osmańskie na arenie międzynarodowej, próba pokazania cywilizowanej, nowoczesnej strony, skończyła się odwołaniem do starej, nieadekwatnej do czasów tradycji. Most, który miał wybudować sojusz z Niemcami, przybrał zaskakujący charakter i kierunek. W ten sposób, uzyskując przy okazji wsparcie finansowe i militarne, Imperium Osmańskie weszło na arenę międzynarodowego konfliktu. Znalezienie się po wojnie w obozie przegranych oznaczało dla Turków katastrofę i pogłębienie kryzysu. Równocześnie jednak przegrana w wojnie i konsekwencje, które za tym szły, były bezpośrednią przyczyną przyspieszenia procesu modernizacyjnego i wprowadzenia całkowitej zmiany charakteru państwa i utratę przez nie suwerenności. Traktat z Sèvres z 1920 roku oznaczał praktycznie rozbiór imperium. Ostatecznie, na skutek działań wojennych prowadzonych na

²⁶² Ibidem, s. 33.

²⁶³ E.J. Zürcher, *Turcja: od sułtanatu do współczesności*, op. cit., s. 112.

²⁶⁴ Ibidem, s. 113.

dawnych terenach imperium, udało się wynegocjować lepsze warunki pokoju, określone w podpisanym w Lozannie traktacie (1923 r.). W międzyczasie, w roku 1920 Zgromadzenie Narodowe podjęło historyczną decyzję o zniesieniu sułtanatu. 29 października do życia powołane zostało nowe państwo – Republika Turecka. Jego władze, w szczególności zaś stojący na jego czele Mustafa Kemal, podjęły ogromny wysiłek postawienia raz jeszcze mostu, który ostatecznie i na stałe połączy ich państwo z Zachodem i pozwoli na dokończenie procesu modernizacji na wszystkich poziomach – społecznym, ekonomicznym, politycznym, militarnym.

Reformy wprowadzone w ciągu kolejnych lat dotyczyły wszystkich aspektów funkcjonowania państwa i jednostek. Mustafa Kemal Atatürk drogę rozwoju widział jednokierunkowo i włożył ogromnie dużo energii w wybudowanie mostu, który miał jego kraj na zawsze przeprowadzić na zachodnią stronę. Reformy prowadzone były bardzo szeroko, dotyczyły zarówno kwestii systemowych, reformy państwa, jak i codziennego życia i zwyczajów jego obywateli. Ten przywódca o niezwyklej charyzmie miał na celu przeprowadzenie do nowoczesności nie tylko tureckiej gospodarki i armii tak, aby były skuteczne, efektywne i nie odbiegały od standardów europejskich. Celem Atatürka było przede wszystkim przeprowadzenie przez ten modernizacyjny most obywateli, uczynienie z nich ludzi nowoczesnych, wykształconych, wolnych od religijnych zabobonów, otwartych na świat, zdolnych do współzawodniczenia z Europejczykami²⁶⁵.

Republikański program modernizacyjny był znacznie intensywniejszy, często też zaskakujący. Zaczynając od najistotniejszych zmian o znaczeniu systemowym, które zrewolucjonizowały państwo – od 1924 roku, na podstawie zmian wprowadzonych w konstytucji, władzę w państwie sprawował naród poprzez reprezentantów wybieranych do Wielkiego Zgromadzenia Narodowego, to zaś powoływało rząd i prezydenta. Wprowadzone zostały świeckie kodeksy – karny i cywilny (wprowadzający m.in. prawo do rozwodu dla kobiet i likwidujący wielożeństwo). Wprowadzane reformy, mające zbliżyć społeczeństwo republiki do Europy, wprowadzane były w sposób radykalny, charakterystyczny dla rządów autorytarnych. Zabronione zostało noszenie fezów, które zastąpić miały kapelusze (pod groźbą kary śmierci!²⁶⁶), zmianie uległ kalendarz – arabskie miesiące zastąpiono kalendarzem gregoriańskim, który liczono od dnia narodzin Chrystusa (a nie ucieczki Mahometa z Mekki do Medyny). W roku 1928 wprowadzono alfabet łaciński w miejsce arabskiego i przeprowadzono szeroką reformę języka tureckiego usuwając z niego większość naleciałości perskich i

²⁶⁵ Ibidem, s. 135.

²⁶⁶ *Stambul. Dwa światy, jedno miasto*, op. cit., s. 40.

arabskich, a islam przestał być religią państwową. W 1934 roku przyjęta została ustawa o przymusowym nadaniu nazwisk wszystkim obywatelom republiki oraz przyznanie kobietom praw wyborczych (czynnego i biernego). Reformy wprowadzano oczywiście również w sferze gospodarczej, dzięki czemu Turcja przeżywała okres wzrostu i rozwoju.

Modernizacyjna budowa mostu była równoznaczna ze zburzeniem mostu w drugim kierunku, radykalnym odcięciem się od tradycji, osmańskości. Taki był cel Mustafy Kemala – oddalić się najbardziej jak się da od osmańskiej spuścizny. W swoich działaniach władze nowej Republiki Tureckiej zapominały jednak często o potrzebach i ograniczeniach samych zainteresowanych, którzy nie zawsze byli gotowi do „skakania na głęboką wodę”. Równocześnie wiele z wprowadzanych reform, poza jednoznacznym wektorem na Zachód i ku nowoczesności, miało negatywny wpływ na duże grupy społeczne – tak można interpretować chociażby zakaz nauczania w języku innym niż turecki. Przykład ten pokazuje również, że nowy modernizacyjny wektor, most w kierunku zachodnim, miał charakter wyraźnie narodowy. Koncepcja nowego świeckiego państwa, Republiki Tureckiej, oparta została na bazie kategorii narodowej – nowoczesna Turcja zamieszkiwana miała być przez Turków, bez brania pod uwagę mniejszości narodowych czy etnicznych. Taki fundament zdeterminował charakter państwa i przyczynił się w kolejnych stu latach do rozwoju wielu konfliktów wewnętrznych oraz konfliktów na arenie międzynarodowej. Drugim aspektem przyspieszonej modernizacji, który stał się widoczny dopiero po dziesięcioleciach, była niechęć szerokich grup społecznych, które wcale nie chciały poddawać się modernizacji – konserwatywnych, zazwyczaj mniej wykształconych i biedniejszych, a równocześnie bardziej religijnych. To przede wszystkim te grupy społeczne umożliwiły swoistą kontrrewolucję, którą od kilkunastu lat wprowadza w Republice Tureckiej rządząca Partia Sprawiedliwości i Rozwoju (tur. *Adalet ve Kalkınma Partisi*, AKP), pod przywództwem obecnego prezydenta, Recepty Tayyipa Erdoğan. Obecnie wydaje się, że most zmienił kierunek, a wypracowywane przez dziesięciolecie połączenie jedynie wzmacnia istniejące podziały.

Most do nowoczesności – koleje żelazne

Jednym z elementów konstytuujących drogę do nowoczesności, swoistym symbolem modernizacji w XIX wieku, są koleje żelazne. Budowa połączeń kolejowych zawsze miała charakter budowania mostu czy raczej wielu mostów równocześnie. Most przebiegał między stacją początkową i końcową danego połączenia, które często mieściły się w różnych regionach,

a nawet krajach. Kolejne mosty powstawały między poszczególnymi miejscowościami znajdującymi się na trasie kolei – zarówno między nimi, jak i między każdą z miejscowości a „resztą świata”. Często miejscowości, przez które przebiegała linia kolejowa, miały szansę na niebywały rozwój, zaś te, które linia kolejowa omijała, nierzadko podupadały i traciły na znaczeniu.

Rewolucja komunikacyjna, którą przyniosły ze sobą koleje żelazne jest trudna do wyobrażenia z dzisiejszej perspektywy, w dobie podróży szybkich i dalekich, kiedy tanie linie lotnicze połączyły ze sobą najdalsze krańce Europy i wiele miejsc na świecie. Przed powstaniem sieci kolejowej, jeszcze pod koniec wieku XVIII i na początku XIX, drogi pozostawiały wiele do życzenia. W Europie, gdzie koleje miały swój początek, bite drogi zazwyczaj nie były zadbane, często brakowało podstawowej infrastruktury drogowej umożliwiającej bezpieczne i szybkie podróżowanie, jak choćby mosty. Przez rzeki przeprawiano się najczęściej brodem, co przy niewielkim nawet podniesieniu poziomu rzeki skutkowało niekontrolowanym wydłużeniem czasu podróży i podniesieniem jej kosztów, koniecznością spędzenia wielu dni na zupełnie nieplanowanym postoju²⁶⁷. Jednak jeszcze na początku XIX wieku nawet niezbyt daleka podróż była ryzykownym przedsięwzięciem, które wymagało wielu przygotowań, środków i niosło ze sobą ryzyko na wielu frontach. Co więcej, trzeba było mieć nieco szczęścia lub znajomości, ewentualnie własny środek transportu, ponieważ transport publiczny praktycznie nie funkcjonował.

Pojawienie się kolei żelaznych, stosunkowo bezpiecznego i pewnego środka transportu, wykorzystywanego na mniejszych i większych dystansach, realizujących regularne połączenia według rozkładu jazdy, całkowicie zmieniło sposób myślenia o podróżowaniu.

Zazwyczaj temat kolei żelaznych badany jest bardziej pod kątem technologicznym, ekonomicznym i historycznym niż kulturowym. Jednak jedną z najistotniejszych funkcji, które spełniały koleje żelazne była właśnie funkcja modernizacyjna, istotna zarówno w kontekście ekonomicznym i społecznym, jak i z punktu widzenia kultury, zmian w nawykach dotyczących podróżowania i myślenia o świecie. Koleje żelazne łączyły w sposób rzeczywisty, działając według planu regularnych połączeń, prowadząc do konkretnych miejsc, powodując, że podróż stawała się pewniejsza, szybsza, wygodna i również bardziej dostępna niż w przypadku innych, wcześniejszych, środków transportu. Połączenia kolejowe przyniosły również zmianę w sposobie myślenia o podróżach, powodując symboliczne przybliżenie potencjalnych miejsc

²⁶⁷ W. Sterner, *Narodziny kolei*, Wydawnictwo „Książka i Wiedza”, Warszawa 1964, s. 5.

podróży, jak również zmianę w sposobie postrzegania przestrzeni i czasu²⁶⁸. Poszczególne punkty, stopniowo dołączane do kolejowej mapy, stawały się coraz bliższe siebie.

Koleje żelazne traktowane były również jako narzędzie rozwoju – zarówno jeśli chodzi o rozwój gospodarki, jak i np. obronności (we wszystkich krajach, w których wojna stanowiła realne zagrożenie, na inwestycje kolejowe patrzono właśnie przez pryzmat obronności, tego, jak szybko będzie można przesuwac wojska i na ile ewentualni przeciwnicy będą w stanie przejac koleje i wykorzystywać je później do szybkiego i sprawnego przemieszczania własnych wojsk do wnętrza kraju). Podobnie było w przypadku Imperium Osmańskiego, w którym budowa połączeń kolejowych wpisała się idealnie w szerszy proces modernizacyjny.

Pierwsza linia kolejowa na świecie została otwarta na trasie Manchester-Liverpool w 1830 r. Jeden z uczestników hucznej uroczystości zginął pod kołami ruszającego pociągu²⁶⁹, co stanowiło realizację przewidywań wielu ludzi obawiających się nowego wynalazku. Koleje wzbudzały zresztą początkowo więcej lęku niż entuzjazmu, ich pojawienie łączyło się z wieloma obawami i przesadami. Podczas uroczystości otwierania kolejnych linii tego niebezpiecznego środka lokomocji władcy i dostojnicy decydowali się jednak ryzykować życie, aby uświetnić swoją obecnością pierwsze kursy na nowych odcinkach kolei²⁷⁰. Niezależnie od niezbyt fortunnego początku oraz wielu wątpliwości i obaw, koleje żelazne rozwijały się w niezwykle szybkim tempie, ich sieć ogarnęła całą Europę. Z Wielkiej Brytanii wynalazek natychmiast rozprzestrzenił się do Europy kontynentalnej, następnie do Stanów Zjednoczonych, gdzie zyskał ogromną popularność. To w USA koleje rozwijały się najszybciej, tutaj pojawiło się wiele wynalazków, które zmieniły bieg kolejowej historii i które do dzisiaj wykorzystywane są w kolejnictwie na całym świecie²⁷¹. Dość szybko koleje pojawiły się także w krajach kolonialnych wielkich europejskich mocarstw m.in. w Indiach.

Koleje żelazne w Turcji

Mimo coraz bardziej widocznego kryzysu gospodarczego i społecznego, mimo utraty wielu dotychczasowych terytoriów pod koniec XIX wieku, w okresie największego rozwoju kolei żelaznych w Imperium Osmańskim, państwo to należało ciągle do najrozleglejszych

²⁶⁸ M. Nitka, *Railway Defamiliarisation. The Rise of Passengerhood in the Nineteenth Century*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2006, s. 224.

²⁶⁹ Ibidem, s. 2.

²⁷⁰ W. Sterner, *Narodziny kolei*, op. cit., s. 39.

²⁷¹ F. Tanel, *Historia kolei. Od lokomotyw parowych do kolei magnetycznej*, Wydawnictwo Carta Blanca, Warszawa 2008.

państw świata (3272 tys. km²) i obejmowało swoim obszarem trzy kontynenty – Europę, Azję i Afrykę. Niezależnie od braku szczegółowych spisów powszechnych, ludność Imperium w tamtym okresie źródła szacują na ponad 20 milionów osób²⁷².

Na arenę historii kolei żelaznych Imperium Osmańskie wkroczyło stosunkowo późno. Na początku lat 50. XIX wieku, 20 lat po głośnym otwarciu pierwszej linii kolejowej w Wielkiej Brytanii, na całym terenie Imperium Osmańskiego nie było jeszcze ani kilometra torów kolejowych. Dla porównania, w tym samym czasie w USA położono już 14 480 kilometrów kolei, w Wielkiej Brytanii 9800 kilometrów, w Cesarstwie Austriackim 1357 kilometrów²⁷³. Budowanie połączeń kolejowych było jednym z elementów omawianego wcześniej projektu modernizacyjnego państwa. W Imperium Osmańskim budowa kolei żelaznych była jednym z elementów modernizacji-westernizacji. W początkowej fazie budowano prawie wyłącznie korzystając ze środków zagranicznych. Budowa połączeń kolejowych stała się kolejnym symbolicznym mostem, mostem do nowoczesności, jedną z realizacji osmańskiego marzenia o dogonieniu Europy. Równocześnie stanowiła też faktyczny most – rozwój kolei, zarówno wewnętrznych, jak i połączeń zagranicznych, znacząco ułatwiał transport towarów i ludzi, faktycznie zbliżając Imperium Osmańskie do Europy.

Realizacja pierwszych projektów kolejowych na terenie Imperium Osmańskiego rozpoczęła się dopiero po wojnie krymskiej (1853-1856). Również wtedy zresztą zaczęły się dynamicznie rozwijać inwestycje związane z infrastrukturą drogową. Na terenie Imperium Osmańskiego budownictwo kolejowe najintensywniej, szczególnie na początku, rozwijało się w prowincjach europejskich. W związku z tym po uniezależnieniu się europejskich prowincji Imperium i powstaniu na tych terytoriach niepodległych państw, większa część osmańskich linii kolejowych znalazła się poza zmniejszonym obszarem państwa. Z powstałych 2 000 kilometrów traktacji kolejowych w granicach Imperium pozostało jedynie 480 kilometrów. Co więcej, nowopowstałe kraje dynamiczniej rozwijały swoje linie kolejowe niż dawne Imperium, w efekcie czego tuż przed I wojną światową Rumunia, Bułgaria, Serbia i Grecja zbudowały łącznie więcej kilometrów linii kolejowych niż w tym samym czasie Imperium Osmańskie, znacznie większe i potężniejsze²⁷⁴.

Pierwsze osmańskie połączenie kolejowe z Izmiru (ówczesna Smyrna) do Seydiköy otwarto dopiero w 1858 roku. Inwestycja była finansowana przez kapitał brytyjski. Warto

²⁷² T. Wituch, *Tureckie przemiany. Dzieje Turcji 1878-1923*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1980, s. 53.

²⁷³ H. Inalcik, D. Quataert, *Dzieje gospodarcze i społeczne imperium osmańskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008 s. 699.

²⁷⁴ Ibidem, s. 700.

podkreślić, że większość linii kolejowych budowanych ówczesnie na terenie Imperium Osmańskiego była finansowana ze środków brytyjskich lub francuskich i miała wymiar przede wszystkim ekonomiczny, łączyła terytoria rolnicze z portami morskimi²⁷⁵. Jest to kolejny obszar, w którym widać ekonomiczną słabość państwa osmańskiego. W kolejnych dziesięcioleciach na terytorium Imperium rozpoczęły się inwestycje kolejowe, do końca XIX wieku zbudowano 7500 kilometrów linii kolejowych, nadal jednak było to stosunkowo niewiele. Podobnie jak przy pierwszym projekcie kolejowym, powstanie zdecydowanej większości z tych linii kolejowych związane było z ekspansją europejskiego kapitału na teren Imperium Osmańskiego. Jeszcze w 1875 roku nic nie wydawało się zagrażać brytyjskiej dominacji na osmańskim rynku kolei żelaznych, szczególnie od momentu, kiedy kapitał brytyjski wykupił francuskie udziały w Spółce Kanału Sueskiego. Brytyjczycy mieli dominować w bliskowschodnim transporcie handlowym. Na ich drodze stanęły jednak zmiany w układzie geopolitycznym.

Intensyfikacja zagranicznych inwestycji na terenie Imperium Osmańskiego, w tym szczególnie w obszarze kolei żelaznych, to przede wszystkim lata 1888-1896. Inwestycje związane były zarówno z chęcią zysku zagranicznych inwestorów, jak również z rozgrywkami pomiędzy europejskimi imperiami, które chciały przejąć możliwie dużą kontrolę nad stojącą w obliczu kolejnych kryzysów Wysoką Portą²⁷⁶. Ten najintensywniejszy rozwój kolei żelaznych miał miejsce za czasów panowania sułtana Abdülhamida II również dlatego, że przykładął on ogromną wagę do rozwoju infrastruktury kolejowej i jej strategicznego znaczenia²⁷⁷. Poza znaczeniem ekonomicznym, które było najistotniejsze dla inwestorów zagranicznych, koleje okazały się również doskonałym narzędziem kontroli i integrowania objętych siecią kolejową obszarów państwa, choćby dzięki możliwości szybkiego przemieszczania wojsk²⁷⁸. Dla inwestorów zewnętrznych projekty kolejowe w Turcji były bardzo bezpieczne, ponieważ przy zawieraniu umów na inwestycje kolejowe rząd osmański zapewniał inwestorom gwarantowany zysk z kilometra, co powodowało, że całe ryzyko pozostawało po stronie Imperium Osmańskiego²⁷⁹.

Początkowo, ze względu na brak miejscowych specjalistów, główną rolę w budowie osmańskich kolei odgrywał nie tylko zagraniczny kapitał, lecz również zagraniczni

²⁷⁵ E.J. Zürcher, *Turcja: od sułtanatu do współczesności*, op. cit., s. 77.

²⁷⁶ Ibidem, op. cit., s. 85.

²⁷⁷ T. Wituch., *Tureckie przemiany*, op. cit., s. 56.

²⁷⁸ E.J. Zürcher, *Turcja: od sułtanatu do współczesności*, op. cit., s. 77.

²⁷⁹ Ibidem, s. 85.

inżynierowie i robotnicy²⁸⁰. Również w ten sposób koleje, już na etapie powstawania przyczyniły się do pojawienia się przestrzeni poznania i spotkania – przybyłych inżynierów z osmańską ludnością i rzeczywistością, lokalnych mieszkańców z Europejczykami i przywiezioną przez nich wiedzą techniczną. Technologia związana z inwestycjami była w pełni importowana, co wiązało się z problemami logistycznymi i ogromnymi nakładami finansowymi inwestorów i państwa. Podobnie rzecz się miała z obsługą pierwszych linii kolejowych, ze względu na brak wykwalifikowanych pracowników na miejscu, spółki kolejowe sprowadzały i czasowo osiedlały na terenie Imperium zagranicznych specjalistów – maszynistów, pracowników technicznych, nadzorców. Z zagranicy trzeba było przywozić całą technologię budowy trakcji kolejowej, lokomotywy, wagony i ich wyposażenie oraz dużą część materiałów, z których budowano kolejową infrastrukturę²⁸¹. Przedsięwzięcia związane z budowaniem kolei stały się kolejną okazją spotkania, pozyskiwania wiedzy technicznej i wiedzy na temat zwyczajów Europejczyków i Turków.

Ważnym momentem dla rozwoju osmańskich kolei było sprowadzenie do Stambułu w 1872 roku niemieckiego inżyniera, Wilhelma von Pressela, który na zamówienie miał sporządzić generalny plan kolei żelaznych w Imperium Osmańskim²⁸². Ze szczegółowego planu, który zakładał powstanie magistrali łączącej Stambuł z Zatoką Perską oraz system linii lokalnych o długości niemalże 2000 km, zajęto się jedynie tymi odcinkami, które miały największe znaczenie z politycznego i militarnego punktu widzenia. Przez cały wiek XIX władze Imperium konsekwentnie ignorowały natomiast potencjał kolei żelaznych – jeżeli chodzi o rozwój gospodarczy.

Jednym z większych projektów kolejowych, które udało się zrealizować była długa na 1000 kilometrów Kolej Anatolijska, ukończona w latach 1890-1895. Łączyła ona Izmit z Ankarą, posiadała również odgałęzienie prowadzące do Konyi. Pod koniec XIX wieku rozbudowa linii kolejowych nabrała tempa także w syryjskiej prowincji Imperium, gdzie do 1914 roku położono 1677 kilometrów torów²⁸³. W gronie najistotniejszych inwestycji kolejowych na terenie Imperium Osmańskiego można wymieniać różne projekty, w tym finansowaną z państwowego budżetu ogromną inwestycję o dużym znaczeniu wizerunkowym dla sułtana – połączenie kolejowe z Damaszku do Medyny, zwane Koleją Hidżaską²⁸⁴, której budowa rozpoczęła się w 1901 roku. Była to równocześnie jedyna inwestycja, która była nie

²⁸⁰ H. Inalcik, D. Quataert, *Dzieje gospodarcze i społeczne Imperium Osmańskiego*, op. cit. s. 700.

²⁸¹ Ibidem, s. 700.

²⁸² Ibidem, s. 700.

²⁸³ Ibidem, s. 702.

²⁸⁴ Ibidem, s. 702-703.

tylko w pełni sfinansowana, lecz również zrealizowana siłami państwowymi, z wykorzystaniem rodzimej siły roboczej oraz rodzimych materiałów. Realizację tego planu w dużej mierze sfinansowano z ogłaszanych na ten cel podatków specjalnych, jak również darowizn i dobrowolnych oraz przymusowych datków. Do nieodpłatnej pracy przy budowie Kolei Hidżaskiej kierowano również osmańskich żołnierzy. Znaczenie tego projektu było tym większe, że jego celem było wzmocnienie pozycji sułtana w roli kalifa islamu sunnickiego i przywrócenie mu kontroli nad kurdyjskimi i arabskimi poddanymi²⁸⁵. Dzięki uruchomieniu Kolei Hidżaskiej udało się podwoić liczbę pielgrzymów do Mekki i Medyny.

Dwa połączenia kolejowe na terenie Imperium Osmańskiego, których budowa miała najsilniejszy wydźwięk polityczny, a proces ich powstawania i późniejsze funkcjonowanie zapisały się najsilniej w kulturze, to Orient Express oraz Kolej Bagdadzka, która została ukończona dopiero po rozpadzie Imperium. Co znaczące, dworce kolejowe stanowiące początek i koniec tych połączeń, wpisały się w obraz Stambułu, do dziś stanowią istotny element miejskiego krajobrazu i obrosły w niezwykle dużo symbolicznych znaczeń.

Orient Express – kolejowy most łączący Stambuł z Europą

Orient Express, słynne połączenie kolejowe, zostało zbudowane i było eksploatowane przez Compagnie Internationale des Wagon-Lits (CIWL). Powstanie tego połączenia całkowicie zmieniło podróżowanie z Europy do Stambułu, otwierając tę destynację przed szerokim gronem zagranicznych gości. Ze względu na ekskluzywny charakter składu pociągu, jego niezwykłą trasę oraz ogromną popularność, Orient Express odegrał niezwykłą rolę w kulturze, stał się wręcz symbolem podróży kolejowej. Znane połączenie kolejowe uznawane było za przestrzeń „pomiędzy”, jeśli podróż pociągiem była mostem, to przebywanie na jego pokładzie przypominało przebywanie na moście, w miejscu, o którego niezwykłości decyduje fakt, że nie znajduje się po żadnej ze stron.

Założycielem firmy CIWL był belgijski inżynier, Georges Nagelmackers, który przeniósł na grunt europejski wiele rozwiązań stosowanych już wcześniej w USA (przez firmę George’a Pullmana), dostosował je pod kątem europejskich wymagań i rozpoczął nową epokę w europejskim kolejnictwie – epokę luksusowych wagonów sypialnych, salonowych, restauracyjnych, barowych, a nawet prywatnych, dostępnych do wynajęcia w całości²⁸⁶. To

²⁸⁵ S. McMeekin, *Ekspres Berlin-Bagdad: Kajzer, islam i imperium osmańskie*, 1898-1918, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2012, s. 44.

²⁸⁶ F. Tanel, *Historia kolei*, op. cit., s. 94.

właśnie Orient Express, połączenie najdłuższe w Europie i pod wieloma względami najbardziej spektakularne, stało się symbolem tych zmian i nowego, luksusowego sposobu podróżowania. Dzięki swojemu niezwykłemu charakterowi, kulturowy wpływ tego połączenia kolejowego bez trudu odnajdujemy w literaturze i kinie do dzisiaj.

Budowa linii Orient Expressu rozpoczęła się w roku 1870 i zakończyła w 1888²⁸⁷. Pierwszy skład Orient Expressu, noszący ówczynie jeszcze nazwę Express d'Orient wyruszył z paryskiego Gar l'Est 4 października 1876 roku. Początkowo kolej docierała jedynie do miejscowości Giurgiu, na terenie dzisiejszej Rumunii, tam pasażerowie musieli przesiadać się na statek, który Dunajem płynął do bułgarskiego Ruse, gdzie przesiadali się w kolejny pociąg, do Warny. Z Warny do Stambułu pasażerów zawoził prom. Stopniowo zmieniała się trasa połączenia, w 1885 roku pociąg z Wiednia jechał przez Belgrad i Filipolis (Płowdiw). W roku 1888, kiedy udało się doprowadzić inwestycję do końca, podróżujący mieli możliwość wsiąść na paryski Gar de l'Est i wysiąść na dworcu Sirkeci, położonym nad Bosforem, w europejskiej części Stambułu, niedaleko mostu Galata. Połączenie kursowało codzienne z Paryża do Budapesztu, z Budapesztu do Belgradu i Stambułu trzy razy w tygodniu oraz raz w tygodniu dodatkowo z Belgradu do Bukaresztu i Konstancy na Morzem Czarnym²⁸⁸. Bezpośrednie połączenie kolejowe między Paryżem a Stambułem miało długość 2880 kilometrów.

Orient Express kursował regularnie, był droгим, luksusowym i bezpiecznym środkiem transportu. Nie jest przesadą stwierdzenie, że zrewolucjonizował on europejską turystykę na Wschód (chodzi tu przede wszystkim o Półwysep Bałkański i Turcję, tam pociągi kursowały regularnie i bezpośrednio), a może wręcz ją stworzył, uczynił masową. W najlepszym okresie dla Orient Expressu, w czasach między pierwszą a drugą wojną światową, poza pierwotną trasą funkcjonowały jeszcze dwa połączenia. Jedna trasa nosiła nazwę Simplon Orient Express, pociąg ten jechał południową trasą, przez Lozannę, Mediolan, Wenecję i Triest (z pominięciem Wiednia). Było to możliwe od roku 1906, kiedy otwarto pierwszą nitkę tunelu Simplon, łączącego szwajcarski Brig z włoską Domodossolą²⁸⁹. Kolejny pociąg jechał trasą północną i nazwany został Arlberg Orient Expres. Jechał przez Zurych, Innsbruck i Budapeszt, tam część wagonów jechała do Bukaresztu i Aten. Ruch na wymienionych trasach zwiększyło utworzenie połączenia kolejowego Paryż-Calais, które zwiększyło zainteresowanie podróżami kolejowymi wśród Brytyjczyków²⁹⁰.

²⁸⁷ H. Inalcik, D. Quataert, *Dzieje gospodarcze i społeczne Imperium Osmańskiego*, op. cit., s. 701.

²⁸⁸ F. Tanel., *Historia kolei*, op. cit., s. 98.

²⁸⁹ Ibidem, s. 98.

²⁹⁰ Ibidem, s. 98.

Stuletnia historia Orient Expressu zakończyła się 19 maja 1977 roku, kiedy pociąg przestał kursować jako regularne połączenie kolejowe²⁹¹. Kilka lat po zawieszeniu działania Orient Expressu, w roku 1982, rozpoczęła działanie nostalgiczna i czysto turystyczna wersja połączenia o nazwie Venice Simplon Orient Express. Firma funkcjonuje do dziś świadcząc ekskluzywne usługi turystyczne. W przewozach wykorzystuje oryginalne wagony Orient Expressu z lat 20. i 30. XX wieku. Jak wspomniano, Orient Express przetrwał jednak jako znaczący wątek kulturowy, temat poruszany przez wielu autorów dzieł literackich i filmowych. Kilka z nich omówimy szczegółowo w dalszej części rozdziału.

Kolej bagdadzka

Drugim ogromnym projektem, który na zawsze miał zmienić obraz Stambułu, była kolej berlińsko-bagdadzka, będąca realizacją międzynarodowych ambicji cesarza Wilhelma I oraz rozgrywek politycznych sułtana Abdülhamida II. Historia kolei berlińsko-bagdadzkiej wiąże się więc ściśle z dwoma imperializmami: osmańskim – sułtana Abdülhamida II, i niemieckim – cesarza Wilhelma II, a także szerzej, ze skomplikowaną międzynarodową sytuacją polityczną końca XIX i początku XX wieku. W 1898 roku cesarz Wilhelm II złożył sułtanowi ważną oficjalną wizytę (pierwsza wizyta cesarza w Stambule miała miejsce w 1889 roku i również przyniosła ogromne skutki polityczne, przede wszystkim zacieśnienie niemiecko-tureckich relacji), która stała się początkiem intensywnej współpracy politycznej i ekonomicznej między dwoma krajami. Kolej bagdadzka również miała swoje symboliczne znaczenie – stanowiła nie tylko most ze Stambułu do wschodnich prowincji imperium (połączenie niezwykle pożądane ze względów gospodarczych, militarnych i polityki wewnętrznej), lecz również most między Berlinem a Bagdadem. Imperialno-kolonialna wizja Wilhelma II sięgała bowiem tak daleko i trzeba przyznać cesarzowi, że w dużej mierze udało mu się tę wizję zrealizować.

Kiedy spojrzymy na pierwszy dworzec kolei bagdadzkiej, na monumentalną bryłę dworca Hajdarpasza, oddanego do użytku w 1909 roku, łatwo można domyślić się imperialnych i propagandowych aspektów budowy tego połączenia kolejowego. Stawiając w Konstantynopolu/Stambule ten dworzec, jak również przymierzając się do budowy połączenia kolejowego z Berlina do Bagdadu, cesarz podjął próbę zbudowania mostu, który otworzy jego imperium na świat i zdobycze kolonialne. Dworzec stanowi pomnik wielkiej koncepcji cesarza Wilhelma II, koncepcji kolei berlińsko-bagdadzkiej, dowód na zacieśnienie współpracy, do dziś

²⁹¹ Ibidem, s. 98.

obecny w tkance miasta. Pomysł na budowę tego połączenia był elementem szerszej koncepcji tworzenia niemieckiej *Weltpolitik* i zdobycia dla Niemiec stosownej pozycji, mimo braku własnych posiadłości kolonialnych²⁹², był częścią imperialnego planu cesarza²⁹³. Dworzec Hajdarpasza może być symbolem tego, jak szeroko były zakrojone te cesarskie plany.

Koncesja na budowę kolei bagdadzkiej została przyznana Niemcom przez sułtana w roku 1899, niedługo po wizycie Wilhelma II w Stambule, jednak plany związane z budową tego odcinka kolejowego pojawiały się już wcześniej. W 1888 roku podpisano umowę na budowę odcinka kolejowego z Izmidu do dzisiejszej Ankary i już wtedy padła obopólna deklaracja dotycząca chęci wybudowania również połączenia z Bagdadem. Co istotne, władze tureckie zdecydowały się podpisać umowę zapewniającą inwestorowi zwolnienie z ceł importowanych produktów niezbędnych do budowy, jak również stały przychód od kilometra oddanych do użytku torów, a w razie braku zysków dofinansowanie z państwowego budżetu. Rozwiązanie to z jednej strony zachęcało inwestorów do podejmowania budowy, co było korzystne dla Turcji, z drugiej stanowiło potencjalne zagrożenie dla budżetu państwa.

Początkowe projekty kolei bagdadzkiej były odważne i szeroko zakrojone, stopniowo jednak praktyka pokazywała, że z ich wykonaniem mogą być duże problemy związane zarówno z trudnym terenem, koniecznością importu większości materiałów oraz sprowadzaniem zagranicznych specjalistów. Napotykanie trudności dotyczyły zarówno problemów finansowych, związanych z kosztami znacznie przewyższającymi przewidywane, politycznych – dotyczących niezwykle kruchej w tamtym czasie równowagi politycznej w Imperium Osmańskim (rewolucja młodoturecka 1908 roku i jej następstwa) oraz w regionie (np. wojna włosko-turecka i wojny bałkańskie), jak i logistycznych. Trasa kolei wymagała budowy wielu tuneli, wysadzania skał, pracy w ekstremalnie trudnych warunkach. Częstokroć prace przeciągały się o kilka lat w stosunku do pierwotnych planów²⁹⁴. Poza tym był to ogromny projekt, a o jego skali może świadczyć fakt, że Spółka Kolei Bagdadzkiej stała się w pewnym momencie jednym z większych pracodawców w Imperium, w 1912 roku zatrudniając 16 tysięcy pracowników, z czego ogromną część, szczególnie wśród pracowników wykwalifikowanych, stanowili obcokrajowcy – Niemcy, Austriacy, Grecy, przedstawiciele narodów słowiańskich czy Ormianie²⁹⁵. Realizacja projektu kolei do Bagdadu miała wiele momentów zastoju, wstrzymania prac, które, jak już wspomniano, równie często wynikały z

²⁹² S. McMeekin, *Kolej Berlin-Bagdad*, op. cit., s. 1.

²⁹³ Ibidem, s. 2.

²⁹⁴ Ibidem, s. 231.

²⁹⁵ Ibidem, s. 230.

przyczyn ekonomicznych i politycznych. Poza niestabilną sytuacją międzynarodową, jak już wspomniano, wewnętrzna sytuacja Turcji również dramatycznie się zmieniała. W 1908 roku wybuchła rewolucja młodoturecka, w wyniku której obalony został sułtan Abdulhamid II. Każda z tych sytuacji powodowała opóźnienie prac, jak również wzmacniała niepewność inwestorów co do słuszności i opłacalności podejmowanych działań. Budowę ostatecznie zakończono w roku 1914, nie doprowadzając jej jednak do końca. Trasa została ukończona dopiero w czasie II wojny światowej dzięki inwestycji turecko-iracko-francuskiej²⁹⁶. To jednak był już czas zupełnie innego układu geopolitycznego.

Dworzec Sirkeci

Położony na europejskim brzegu cieśniny bosforskiej, w pobliżu zabytkowej dzielnicy Sultanahmed, dworzec Sirkeci, stanowiący ostatni przystanek Orient Expressu, symbolizował spotkanie Zachodu ze Wschodem²⁹⁷. Został wybudowany w latach 1888-1890 w stylu nazywanym europejskim orientalizmem, jego architektem był Niemiec, August Jasmund. Otwarty w 1890 roku dworzec Sirkeci zastąpił tymczasowy terminal, który służył podróżnym od czasu otwarcia bezpośredniego połączenia kolejowego Orient Express w 1888 roku. Budynek był bardzo nowoczesny jak na swoje czasy, został wyposażony w gazowe oświetlenie oraz ogrzewanie.

Dworzec Sirkeci od samego początku nie dominował nad okolicą, wręcz odwrotnie, naturalnie się w nią wtapiał. Dwuskrzydłowy i niewysoki budynek dworca Sirkeci z biegiem czasu został niemalże ukryty przed wzrokiem przybyszów, przysłonięty przez inne budynki. Aktualnie dworzec pełni funkcję wierzchniego dworca dla jeżdżącej pod Bosforem kolejki Marmaray, włączonej w system komunikacji miejskiej w Stambule. Przywrócone w 2017 roku połączenie kolejowe z Bułgarią (ekspres jadący na trasie Sofia-Stambuł) stanowi niewielką pozostałość po dawnym Orient Expressie. Jednak ze względu na remont torowiska pociąg nie dojeżdża bezpośrednio do dworca Sirkeci. Przyjeżdżający z Sofii pociąg stację końcową ma na podmiejskim dworcu Halkali, skąd podróżni dowożeni są specjalnym autobusem przed dworzec Sirkeci.

Podróż do Stambułu stała się prostsza, podróżnicy stali się mniej zaangażowani i zdecydowanie mniej przygotowani „merytorycznie” do podróży, za to bardziej wymagający,

²⁹⁶ Sz. Pilarz, *Kolei Berlin-Bagdad. Wielkie przedsięwzięcie imperializmu niemieckiego w Turcji*. w: *Między historią a geopolityką*, Instytut Geopolityki, Częstochowa 2009, s. 156.

²⁹⁷ M. Cegielski, *Oko świata*, op. cit., s. 206.

jeśli chodzi o warunki przemieszczania się i zamieszkiwania, lokalną kuchnię i obyczaj. Krytyka zastanej kultury była w związku z tym silniejsza i równocześnie bardziej powierzchowna. Wytyczenie szlaku podróży automatycznie określiło i ograniczyło przestrzeń zwiedzania, odwiedzania i oglądania – standardowo z dworca Sirkeci przybyli Orient Expressem, po udaniu się do hoteli położonych w europejskiej części miasta, odwiedzali najważniejsze zabytki, takie jak: Hagia Sofia, Błękitny Meczet, pałac Topkapı czy Podziemna Cysterna. Wpasowany w miejską tkankę Stambułu dworzec od początku swojego istnienia znajdował się na końcu „kolejowego mostu”, którego początek znajdował się w europejskich miastach, koniec zaś na stambulskim wybrzeżu Eminönü.



Ilustracja 10. Restauracja „Orient Express” na dworcu Sirkeci; źródło: zdjęcie własne autorki.

Funkcjonująca w budynku dworca Sirkeci restauracja „Orient Express” przetrwała dłużej niż samo połączenie kolejowe, jeszcze po drugiej wojnie światowej stanowiła popularne miejsce spotkań stambulskich intelektualistów. Obecnie spełnia przede wszystkim rolę kolejnej atrakcji turystycznej. Odwiedzając dworzec Sirkeci, możemy usiąść w restauracyjnym ogródku, rozstawionym na peronie i rozmarzyć się nad filiżanką bardzo drogiej kawy. Niewiele więcej nam niestety pozostaje, połączeń kolejowych z dworca Sirkeci jest coraz mniej i nie są one atrakcyjne ani pod względem czasu podróży, ani ceny.



Ilustracja 11. Muzeum kolei zlokalizowane na dworcu Sirkeci; źródło: zdjęcie własne autorki.



Ilustracja 12. Front dworca Sirkeci podczas remontu; źródło: zdjęcie własne autorki.

Ciekawą atrakcją, którą oferuje dzisiaj wnętrze dworca Sirkeci jest Muzeum kolei (tur. *İstanbul Demiryolu Müzesi*), zajmujące jedno z pomieszczeń w głównej części dworca. Niewielkie muzeum przybliży historię nie tylko Orient Ekspresu i dworca Sirkeci, lecz również tureckich kolei w ogóle. Zaprezentowane tu są przykłady kolejowej identyfikacji wizualnej obecnej na wszelkich przedmiotach kolejowych – kolejarских mundurach i czapkach, szklankach, talerzach, tabliczkach umieszczanych na pociągach itp. Mimo niewielkiej przestrzeni, którą zajmuje ekspozycja, stanowi ona interesujące świadectwo historyczne,

równocześnie przyciągając na dworzec wielu turystów, którzy bez tego obiektu pewnie przejechaliby obok szybkim tramwajem. Sirkeci współcześnie nadal jest wykorzystywany jako dworzec, jednak przede wszystkim dla połączeń lokalnych. Większość podróżnych na trasach międzynarodowych wybiera drogę lotniczą, jako dużo szybszą i często dużo tańszą. Dworzec jest jednak nadal istotnym punktem na mapie miasta, miejscem polecanym w przewodnikach turystycznych niedaleko za głównymi atrakcjami takimi, jak Hagia Sophia czy pałac Topkapı. Mimo utraty niegdyśszego znaczenia pozostał ważnym elementem nostalgicznej podróży „na Wschód”.

Dworzec Hajdarpasza

Jak wspomniano już wcześniej, budowany na azjatyckim brzegu Bosforu dworzec kolejowy Hajdarpasza stanowi niezwykle obiekt architektoniczny. Jest nie tylko monumentalny i piękny sam w sobie, jest również położony na samym brzegu Cieśniny Bosfor, tuż przy morzu Marmara i dzięki temu doskonale wyeksponowany, można podziwiać go patrząc z wody i z drugiego brzegu. Zaprojektowany jako stacja otwierająca kolej anatolijską jest dzieckiem swoich czasów, czasów niemieckiej wizji stworzenia imperium kolonialnego, które dorównuje pozostałym imperiom. Pozostaje również symbolem ścisłej współpracy niemiecko-osmańskiej, która najsilniej uwidoczniła się właśnie na początku XX wieku.



Ilustracja 13. Dworzec Hajdarpasza widziany z Bosforu; zdjęcie własne autorki.



Ilustracja 14. Przystań promowa przy dworcu Hajdarpasza; źródło: zdjęcie własne autorki.

Wybudowany w latach 1906-1908 roku, według projektu dwóch niemieckich architektów, Otto Rittera i Helmuta Conu, Hajdarpasza miał stanowić przystanek początkowy i równocześnie symbol kolei bagdadzkiej (w szerszej perspektywie kolei Berlin-Bagdad). Dworzec, podobnie jak koncepcja powstania tego połączenia kolejowego, wydanie koncesji i ustalenie niezbyt korzystnych dla Imperium warunków tych koncesji, nastąpiły w czasie panowania sułtana Abdülhamida II. Połączenia wychodzące z dworca Hajdarpasza prowadziły w głąb wschodnich prowincji Imperium Osmańskiego, w pierwszej kolejności zaś do miejscowości położonych na terenie Anatolii. Budowa kolei bagdadzkiej rozpoczęła się w czasie ekonomicznego i politycznego osłabienia Imperium Osmańskiego. Tym bardziej niezwykle, nawet jak na budynki dworcowe, monumentalizm tej budowli może być zupełnie inaczej odczytywany w czasie swojego powstania i dzisiaj. Oficjalne otwarcie dworca odbyło się 19 sierpnia 1908, niestety w dniu inauguracji na dworcu wybuchł pożar. W związku z tym budynek ponownie został zamknięty; po dokonaniu koniecznych napraw ponownie otwarto go dopiero 4 listopada 1909 r.

Na niewielkim cyplu wystającym z linii brzegowej z azjatyckiej części Stambułu, gdzie Bosfor styka się z morzem Marmara, wznosi się imponująca neoklasycystyczna bryła dworca Hajdarpasza. [...]

Tak zapierający dech widok znakomicie oddaje urok miasta spinającego dwa kontynenty. Dworzec Hajdarpasza, kolejowe wrota Stambułu wiodące do Turcji azjatyckiej i dalej na Wschód, fizycznie jest jednak skierowany ku zachodowi, a roztacza się z niego przepiękna panorama europejskiej linii brzegowej Stambułu. [...]

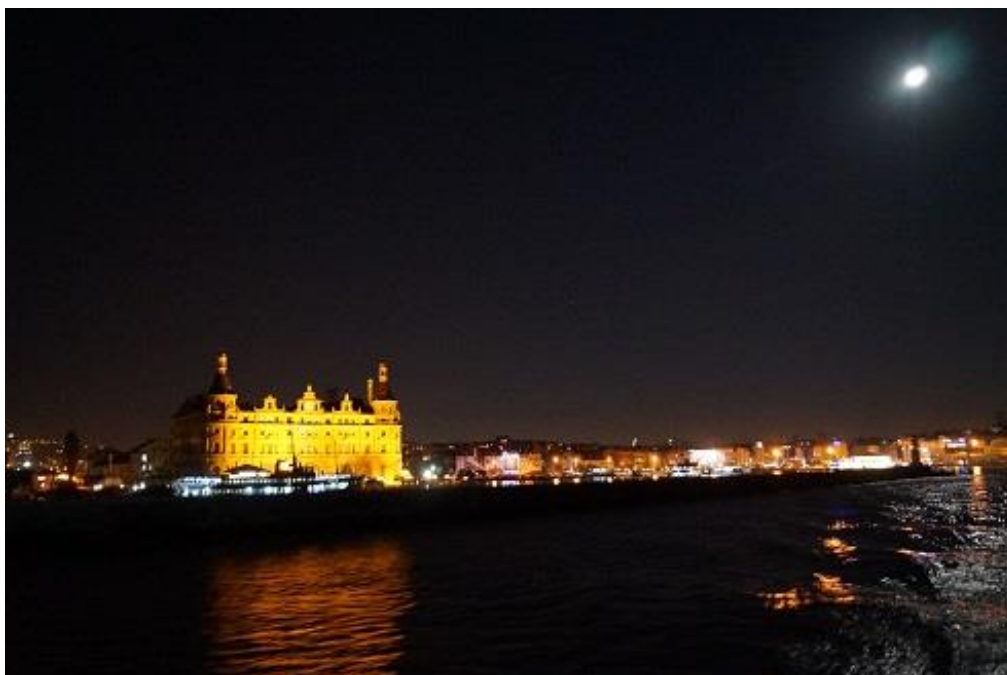
W historii kolei i dworców kolejowych może być przykładem na to jak budynek dworca zmienia charakter przestrzeni, w której zostaje zbudowany, jak determinuje tę przestrzeń i wprowadza do niej nowe znaczenia.²⁹⁸

Na taki opis natrafiamy w opowiadającej o politycznych aspektach kolei bagdadzkiej książce *Ekspres Berlin-Bagdad. Kajzer, islam i imperium osmańskie 1898-1918*, autorstwa Seana McMeekina. Naprawdę trudno jest, również dziś, nie zachwycić się tym wyjątkowym pomnikiem architektury kolejowej. Z jednej strony monumentalizm, z drugiej niezwykła dbałość o wystrój. Również przystań portowa przynależąca do dworca (podróż promem była najlepszym sposobem dotarcia na dworzec Hajdarpasza), zniewala zaprojektowanymi zdobieniami wewnątrz i na zewnątrz budynku.

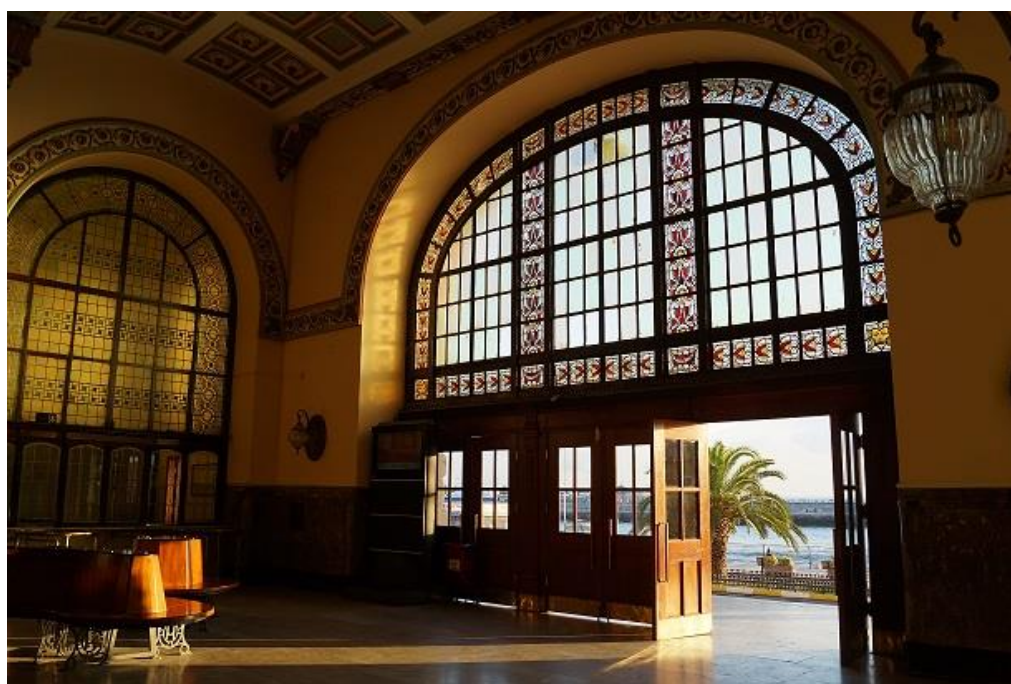


Ilustracja 15. Dworzec Hajdarpasza widziany z Bosforu; źródło: zdjęcie własne autorki.

²⁹⁸ S. McMeekin, *Kolej Berlin-Bagdad*, op. cit., s. 2.



Ilustracja 16. Dworzec Hajdarpasza widziany z promu na Bosporze; źródło: zdjęcie własne autorki.



Ilustracja 17. Wnętrze dworca Hajdarpasza przed remontem; zdjęcie własne autorki.

Dworzec Hajdarpasza od początku swojego istnienia miał duże znaczenie w wielu kontekstach historycznych, społecznych i kulturowych. Po pierwsze był on widocznym symbolem przyjaźni niemiecko-osmańskiej, która w okresie I wojny światowej miała wiele konsekwencji. Imperium Osmańskie przystąpiło do wojny po stronie Niemiec, w związku z czym znalazło się w obozie przegranych. Efektem był rozpad Imperium i drastyczne zmniejszenie terytorium państwa, które w 1923 roku zostało ostatecznie ogłoszone republiką.

To z dworca Hajdarpasza odjeżdżały pociągi z żołnierzami zmierzającymi na front wschodni – części z nich nie udało się wrócić do domu. W czasie I wojny światowej w budynku dworca zorganizowano zbrojownię, która została częściowo wysadzona w powietrze w roku 1917, przez co dworzec ponownie został w dużej mierze zniszczony. To również na tym dworcu tłum zwolenników witał bohatera narodowego Mustafę Kemala (później Atatürka), kiedy ten triumfalnie wjeżdżał do Stambułu, żeby następnie udać się do stołecznej już wtedy Ankary. Dworzec Hajdarpasza odbudowano dopiero w 1933 roku z okazji dziesięciolecia powołania do życia Republiki Tureckiej. Budynek dworca ponownie ucierpiał podczas ogromnego pożaru związanego z katastrofą rumuńskiego tankowca o nazwie Independenta, który w 1979 roku zderzył się z greckim frachtowcem w południowej części cieśniny Bosfor. Do kolejnego pożaru, który zniszczył dużą część dachu dworca, doszło w roku 2010.

Od roku 2012 z dworca nie odjeżdżają już pociągi dalekobieżne, zaś w roku 2013 zawieszono ostatnią lokalną linię, która dojeżdżała do stacji Hajdarpasza. Jej przyszłość dzisiaj nie jest pewna, istnieje szansa, że funkcja dworca kolejowego zostanie mu przywrócona, kiedy dobiegną końca prace modernizacyjne, związane ze zmianami związanymi z modernizacją sieci połączeń kolejowych. Pod koniec 2019 roku zakończone mają być prace związane z renowacją dachu dworca, który uległ zniszczeniu podczas pożaru w 2010 roku. Wokół dworca prowadzone są również prace archeologiczne²⁹⁹.

Kolejnym kontekstem, który okazał się bardzo ważny dla dworca Hajdarpasza jest fakt, że przez wiele dziesięcioleci dworzec ten był dla przybyszów z Anatolii (a przez pierwsze lata również dla przybyszów z dalszych prowincji Imperium) pierwszym miejscem, z którym stykali się po przyjeździe do Stambułu. Dworzec stanowił dla przybyszów z tureckiego interioru swoisty koniec mostu, przestrzeń, w której mogli rozpocząć nowe życie, zupełnie inne od tego dotychczasowego.

Równocześnie był to dworzec, który dla osób podróżujących z Zachodu, dla europejskich przybyszów, był pierwszym prawdziwie wschodnim przyczółkiem – znajdował się już po stronie azjatyckiej, pociągi stąd odjeżdżały dalej, do świata Wschodu. Dzięki takiemu położeniu i funkcjom dworzec często pojawiał się w literaturze, zarówno wspomnieniowej, jak i beletrystycznej, stał się również jedną z ulubionych stambulskich lokacji dla filmowców – zarówno tureckich, jak i międzynarodowych³⁰⁰. Dworzec stał się ponadto jedną z ikon

²⁹⁹ *Restoration work completed on roof of Istanbul's landmark Haydarpasa Train Station*, <https://www.dailysabah.com/istanbul/2019/01/02/restoration-work-completed-on-roof-of-istanbuls-landmark-haydarpasa-train-station>, dostęp: 15.04.2019 r.

³⁰⁰ Więcej na ten temat przeczytać można w rozdziale poświęconym stambulskim dworcom kolejowym w filmach.

Stambułu, jego sylwetka jest odzwierciedlana na pamiątkach, symbolicznych mapkach, nawet na stacjach metra w Stambule. Duża część stambulczyków ma osobiste lub rodzinne wspomnienia związane z tym miejscem, przyjeżdżaniem, odjeżdżaniem, witaniem się i żegnaniem. Dworzec Hajdarpasza jest również regularnie uznawany za jeden z najpiękniejszych i najciekawszych dworców kolejowych na świecie w rankingach organizowanych przez gazety codzienne, magazyny, portale kolejowe i podróżnicze³⁰¹.

Budynek dworca stał się także bardzo istotny dla lokalnej społeczności, zarówno stambulczyków, jak i mieszkańców azjatyckiej dzielnicy Kadıköy, jest miejscem kojarzonym także z wieloma osobistymi doświadczeniami, popularnym miejscem spacerów, robienia sobie zdjęć ślubnych i rodzinnych. Przypominający z zewnątrz pałac, dworzec Hajdarpasza, tak mocno wkomponował się w przestrzeń miasta i stał się na tyle istotny dla stambulczyków, że informacje o jego planowanym zamknięciu spowodowały społeczne protesty. Stambuł, od wielu lat poddawany intensywnemu procesowi gentryfikacji, na razie nie został jeszcze pozbawiony dostępu do tego niezwykłego budynku. Na wyższych piętrach budynku działają biura zarządu kolei. Jednym z planów dotyczących przyszłości dworca było przerobienie tego kolejowego pałacu na luksusowy hotel. Chociaż władze oficjalnie wycofały się z tego pomysłu³⁰², protestujący przeciwko takiemu rozwiązaniu nadal regularnie organizują manifestacje pod dworcem, często połączone z pokazami tanga, odbywającymi się na schodach przed dworcem³⁰³. Wstrzymanie ruchu pasażerskiego na dworcu w 2013 roku określono jako czasowe, konieczne ze względu na modernizację sieci kolejowej w Stambule. Aktualnie (stan na rok 2017) dworzec jest poddawany renowacji, po której ma zostać przywrócona jego funkcja kolejowa, równocześnie na wyższych piętrach powstać ma muzeum kolei.

Obecnie główne wejście do budynku dworca, jak i połączona z halą kasową poczekalnia, są zamknięte. Wokół dworca można jednak swobodnie spacerować, można również wchodzić na perony. Ponadto w budynku dworca nadal mieszą się biura kolei i restauracja („Mythos”). Ponadto, regularnie od lat, organizowane są tutaj różnego rodzaju wydarzenia kulturalne i rozrywkowe: targi książki, festiwal herbaty czy kwiatów. Przed zamknięciem dworca na czas remontu często organizowano w jego przestrzeni wydarzenia artystyczne i kulturalne, rozmieszczano instalacje artystyczne. Niezależnie od tego, że większa

³⁰¹ <http://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/The-worlds-most-spectacular-railway-stations/#?frame=2465115> (dostęp 15., dostęp: 5.05.2019 r.

³⁰² <https://railturkey.org/2016/02/17/haydarpasa-hotel-project-withdrawn/>, dostęp: 20.05.2019 r.

³⁰³ Dostępne przez <http://www.gettyimages.com/detail/news-photo/couples-perform-the-tango-during-a-demonstration-at-the-news-photo/179608064> oraz <http://www.bianet.org/english/local-government/144590-hundreds-stand-up-against-hotel-project-in-haydarpasa>, dostęp: 20.05.2019 r.

część dworca pozostaje zamknięta, wydarzenia te nadal są organizowane w przestrzeni dworca – na peronach, w pociągach specjalnie udostępnianych na te okazje. Imprezy tego typu, najczęściej biletowane, każdorazowo cieszą się popularnością.

Obraz dworców w tekstach kultury

Dwa opisane dworce kolejowe, poza funkcjami czysto użytecznymi, pełniły również funkcje symboliczne. Stały się symbolami miasta do dziś obecnymi na mapach, pamiątkach, w przewodnikach turystycznych. Ruch kolejowy na obu dworcach odbywał się w dwóch kierunkach – z i do Stambułu, połączenia te pełniły funkcję mostów. Na dworzec Sirkeci przyjeżdżały pociągi z kierunku zachodniego, w tym z krajów europejskich, początkowo również z europejskich prowincji Imperium Osmańskiego. Był to ostatni przystanek na tej trasie, osoby udające się dalej na wschód musiały przesiąść się na prom i pokonać morzem krótką trasę z portu Eminönü do terminalu Hajdarpasza.

Konteksty podróży, których lokalizacją są dworce Sirkeci i Hajdarpasza, zarówno te codzienne, realne, jak i te pojawiające się w narracji – książkach, filmach, można podzielić na główne typy, związane z kierunkiem podróży i charakterystyką przemieszczających się osób. Zależnie od kontekstu, dworce i połączenia kolejowe stanowią most – w różnym kontekście, zależnie od przyjętej narracji. Do czasu upowszechnienia dostępnych cenowo połączeń lotniczych, koleje pełniły najistotniejszą rolę w komunikacji międzynarodowej. Kolejny raz Stambuł stawał się mostem (dla osób jadących dalej na Wschód lub dalej na Zachód) bądź też umiejscawiany był na jednym z krańców mostu – na końcu mostu ze Wschodu i na początku mostu na Zachód. W sposób naturalny pojawia się tutaj powtarzane przez wielu autorów pytanie o identyfikację samego Stambułu czy szerzej Turcji – czy chce być punktem docelowym, miarą aspiracji czy też stroną aspirującą, która dopiero zmierza w określonym kierunku, Zachodu lub Wschodu. Jak wspomniano, kierunki, które obierano poruszając się drogami żelaznymi przez Stambuł-most były różne. W dużym uproszczeniu, dzieląc podróży w sposób podstawowy na Turków i mieszkańców Turcji/Imperium Osmańskiego oraz przyjezdnych z zagranicy, możliwe jest do wyróżnienia kilka podstawowych funkcji dworców jako mostów uwiecznionych w kulturze.

Po pierwsze, są to Turcy anatolijscy oraz inni mieszkańcy tureckiego interioru przyjeżdżający do Stambułu. Dla tej grupy jest to podróż na Zachód, związana zazwyczaj z

poszukiwaniem pracy, brakiem perspektyw w zamieszkiwanej uprzednio miejscowości, chęcią zmiany, znalezienia lepszego życia. Ta perspektywa występuje często w tureckich filmach, które zaczynają się zazwyczaj od przyjazdu głównego bohatera/bohaterki lub bohaterów do Stambułu. Jest to klasyczna historia całego gatunku filmów klasy B – nazwanego arabesk, podobnie jak gatunek muzyczny. Ta kategoria podróży zostanie omówiona właśnie w kontekście tureckich filmów opowiadających o przyjeżdżaniu do Stambułu, w których Stambuł jest miejscem docelowym podróży, nowym światem do poznania, a dworzec kolejowy, zlokalizowany w azjatyckiej części miasta, punktem końcowym mostu prowadzącego z interioru nad Bosfor.

Drugą grupę stanowią Turcy wyjeżdżający ze Stambułu/na Zachód. Ta grupa będzie również zróżnicowana w czasie – początkowo będą to osoby jadące po naukę, bądź też wysyłane/przeprowadzające się do europejskich prowincji Imperium Osmańskiego. Od lat 60. XX wieku będzie to liczna grupa osób jadących do Europy jako pracownicy tymczasowi. Finalną destynacją, punktem końcowym mostu, są przede wszystkim Niemcy, w którym to kraju część osób została na dłużej czy wręcz osiedliła się i sprowadziła swoje rodziny. Temat tej grupy i jej związków z Turcją, kontekstu mostu Wschód-Zachód omówiony zostanie szerzej w rozdziale V, dlatego tutaj jedynie o tej grupie wspomnimy. Dla nich dworzec jest miejscem pożegnania i początku podróży, początku tęsknoty i nowego życia. Przykładem takiej podróżniczki jest Emine Sevgi Özdamar, autorka wspomnieniowej książki *Most nad Żółtym Rogiem*, w której opisuje swój wyjazd do pracy do Niemiec i kolejne powroty do rodzinnego miasta.

W obu powyższych przypadkach, choć różnych, podróż ma podobny charakter (poszukiwanie lepszego życia, pracy, rozwoju, niezależności, nowa droga, ucieczka przed problemami, niedopasowaniem, brakiem akceptacji itp.), jak i kierunek (każdorazowo jest to podróż na Zachód, z Anatolii do Stambułu, miasta nowoczesnego, dużego, pełnego możliwości; ze Stambułu na Zachód, najczęściej do Niemiec, symbolicznie do Europy/nowoczesnego świata).

Kolejna grupa to Europejczycy/podróżni z Zachodu, udający się w podróż do świata Wschodu, bądź też z niego powracający, podróżni wyruszający ze Stambułu z dworca Hajdarpasza lub nań przyjeżdżający. Dla nich Stambuł jest tylko przystankiem drodze. Przykładem tego rodzaju pasażera może być Hercules Poirot oraz inni bohaterowie *Morderstwa w Orient Expressie* autorstwa Agathy Christie. Dla tych podróżnych sam Stambuł staje się swoistym mostem, rozłożonym na skraju dwóch kontynentów. Znajdującą się między nimi Cieśninę Bosforą podróżni pokonują promem, przez wodę – przemieszczają się z

azjatyckiego brzegu i dworca Hajdarpasza, na brzeg europejski, do dworca Sirkeci, skąd jadą dalej do Europy, a nawet dalej, wsiadając na transkontynentalne statki. W tym wypadku każdy z dworców ma inną funkcję. Dworzec Sirkeci, na który dojeżdżał Orient Express, otwiera przyjazną Europejczykowi perspektywę na Stambuł – miejsc i zjawisk znanych z opisów i świadectw wcześniejszych podróżnych, luksusowych hoteli i doskonałych restauracji, jak również orientального, czy egzotycznego miasta, które może się spodobać lub nie, jest jednak przewidywalne. Dworzec Hajdarpasza natomiast stanowi wrota do świata Wschodu – jego na wskroś europejska bryła stanowi granicę innego świata.

Czwartą grupę w tej typologii stanowią Europejczycy, czy szerzej podróżni z Zachodu, przyjeżdżający do Stambułu jako miejsca docelowego swojej podróży. Ograniczając jeszcze bardziej tę grupę, możemy powiedzieć, że chodzi nam przede wszystkim o turystów, którzy przyjeżdżają na dworzec Sirkeci jednym z pociągów identyfikowanych jako Orient Express. Są to podróżni zazwyczaj spragnieni „egzotyki” i „orientalności” miasta, posiadający na jego temat mniejszą lub większą (zazwyczaj mniejszą) wiedzę. Ta grupa podróżnych najczęściej nie spędza w mieście więcej niż kilka tygodni, wyjątkiem są osoby przyjeżdżające do Stambułu do pracy. Przykładami tej kategorii podróżnych są autorzy tekstów omówionych w rozdziale III (Kai Strittmater, Max Cegielski, Agata Wielgołaska, Geert Mak), jak również autorzy wszelkich wcześniejszych wspomnień – zarówno pisarze, jak i podróżnicy (jak chociażby Gérard de Nerval, Pierre Loti czy Adam Mickiewicz). Specyficznym przykładem są również bohaterowie powieści Grahama Greene’a, pt. *Pociąg do Stambułu*. Bohaterowie tej książki są w podróży do Stambułu, na dworzec Sirkeci, znajdują się w przestrzeni pośrodku mostu, która umożliwia przyjęcie tymczasowej tożsamości. Nie wszyscy jednak docierają nad Bosfor, zaś sam dworzec nie gra tu zbyt wielkiej roli. Znaczenie ma samo połączenie kolejowe, które umożliwia oderwanie się na kilka dni od codzienności i zatopienie się w wyjątkowej przygodzie kolejowej.

Dodatkowo wyróżnić można podróżnych, których do przyjechania do Stambułu zmusiło życie – będą to różne grupy przesiedleńcze i uchodźcze, dla których Stambuł jest ratunkiem lub miejscem przesiadkowym, ewentualnie tymczasowym schronieniem. Nie zawsze przyjeżdżają oni pociągami, często przybywali drogą morską lub lądową, czasem dosłownie przychodząc do miasta. Tutaj zajmiemy się jednym przykładem takiej grupy, mianowicie Żydami uciekającymi przed Zagładą, a przedmiotem analizy będzie również dyskurs dotyczący wydarzeń z okresu II wojny światowej.

Kino tureckie jako narzędzie modernizacji

Historia osmańskiego/tureckiego filmu rozpoczęła się stosunkowo wcześnie, jednak długo nie była odpowiednio dofinansowana i w związku z tym nie miała szansy naprawdę się rozwinąć. Kino nie stało w kręgu zainteresowań władców wprowadzających projekt modernizacyjny w Imperium Osmańskim. Pierwsze produkcje filmowe były finansowane w pełni ze środków prywatnych, co więcej wyłącznie mniejszości religijnych, bez wsparcia ze strony państwa³⁰⁴. W końcu zauważono jednak potencjał kina w projekcie modernizacyjnym. Podobnie jak w przypadku innych dziedzin, również tutaj modernizacja miała kierunek góra-dół³⁰⁵, projekty filmowe realizowane były ściśle według koncepcji rządzących.

Istotną postacią w tym kontekście był Muhsin Ertuğrul, który wprowadzał ideę odgórnej modernizacji w kinematografii. Bez wielkiej przesady można powiedzieć, że w okresie 1922-1938 był jednoosobową instytucją zajmującą się tworzeniem i produkowaniem filmów w Turcji³⁰⁶. Krytycy są zgodni, że okres, w którym Muhsin Ertuğrul rządził tureckim kinem nie obfitował w filmy godne uwagi, szczególnie z perspektywy czasu. Historyk Nijat Özön wyróżnia na przykład jedynie trzy zrealizowane przez niego filmy, jako godne uwagi: (Atesten Gömlek, Bir Millet Uyaniyor and Aysel, Bataklı Damin Kizi)³⁰⁷. Celem reżysera było przeniesienie na ekrany promowanej przez państwo narracji dotyczącej projektu modernizacyjnego. Reżyser wywodzący się z kręgów teatralnych, nie potrafił jednak pozbyć się nawyków powodujących, że jego filmy w dużej mierze miały charakter bardziej przedstawień teatralnych niż nowoczesnych ekranizacji, choć w dużej mierze opierały się na wzorcach zachodnich. Działalność Ertuğrula uznać można za swoisty symbol całej modernizacji okresu wczesnej republiki – prowadzonej odgórnie, pospiesznej, często niepełnej. Dotyczyło to zresztą całego środowiska, które niektórzy krytycy (Battal) obwiniają o obecną do dziś atmosferę teatralności w tureckim kinie³⁰⁸. W pierwszych dziesięcioleciach, ze względu na dominację w branży twórców teatralnych, nie było bowiem możliwości dla rozwoju prawdziwej kinematografii.

Dworzec Hajdarpasza w filmach pokazywany był bardzo często – ze względu najpewniej na malowniczą lokalizację i niezwykłą bryłę samego dworca. Jak wspomniano, to

³⁰⁴ C. Hayır, *The Turkish Cinema Between Its Inception And Downfall: A Historical Overview*, "The Journal of International Social Research", Tom 7, Numer 35, s. 809.

³⁰⁵ Ibidem, s. 810.

³⁰⁶ Ibidem, s. 810.

³⁰⁷ Ibidem, s. 810.

³⁰⁸ Ibidem, s. 811

tutaj przez dziesięciolecia swoją stambulską przygodę rozpoczynali przybysze z tureckiego interioru i właśnie ten motyw jest najczęściej wykorzystywany w filmach. W tym kontekście interesujący jest zrealizowany przez studenta Uniwersytetu Şehir w Stambule, Şükrana Kondura, projekt *Anadolu'dan İstanbul'a Açılan Gizemli Kapı: Yeşilçam'da Haydarpaşa Gari* (można to przetłumaczyć jako *Tajemnicze otwarte drzwi z Anatolii do Stambułu. Dworzec Hajdarpasza w kinie okresu Yeşilçam*), który stanowi swoiste podsumowanie scen filmowych odbywających się na dworcu. Twórcy projektu, po przeprowadzeniu badań związanych z obecnością dworca Hajdarpasza w filmach, zmontowali krótki film *69 Yıl. 69 Film. 1 Haydarpaşa*, czyli *69 lat. 69 filmów. 1 dworzec Hajdarpasza*. Materiał filmowy zawiera wyjątki z 69 filmów – sceny odbywające się na dworcu.



Ilustracja 18. Kadr z kompilacji *69 Yıl. 69 Film. 1 Haydarpaşa*; źródło: zrzut z ekranu.

Dworzec pokazany jest tutaj jako symboliczne drzwi, brama do miasta, most między Anatolią a Stambułem, Wschodem (Azją) i Zachodem (Europą – choć geograficznie dworzec położony jest po stronie azjatyckiej). W trwającym 13 minut filmiku zamieszczonym przez autora na kanale youtube, autor połączył sceny z 69 tureckich filmów, które kręcone były na dworcu Hajdarpasza³⁰⁹. Najstarszy film pochodzi z 1940 roku (tur. *Şehvet kurbanı*, czyli *Ofiara żądz*), najnowszy z 2009 (epizod znanego serialu zatytułowanego *Ezel*).

Bohaterów przybywających do Stambułu przez dziesięciolecia wiele łączy, mimo różnic w ubiorze, pochodzeniu, różnego typu bagażu – tego realnego i tego metaforycznego. Zazwyczaj jest to zadziwienie, zachwyt pełen respektu oraz powód podróży – większość

³⁰⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=34QE-r4JsM&t=690s>, dostęp 29.08.2019 r.

bohaterów przyjeżdża do Stambułu w poszukiwaniu lepszego życia, przyszłości, kariery. Tak w latach 40. XX wieku, jak i współcześnie. Pociągi przyjeżdżają i odjeżdżają, ludzie pędzą, żeby złapać pociąg lub pospiesznie opuszczają budynek dworca, schodząc z monumentalnych schodów zdobiących główne wejście na dworzec. Dworzec równocześnie jest tłem i bohaterem – przepychem i architektoniczną wyjątkowością wydaje się być zarówno na pierwszym (element dominujący), jak i drugim (tło wydarzeń) planie. To tutaj, na schodach czy na peronie często poznajemy bohatera filmu – dworzec, mimo swojej funkcji determinującej raczej pęd, wydaje się równocześnie być idealnym miejscem refleksji i zadumy. Ze schodów rozciąga się doskonały widok na Bosfor i na brzeg europejski, być może dlatego jest to miejsce szczególnie atrakcyjne dla spoglądania w dal i pokazywania bohatera z bliska. Tutaj spotykają się (jak również rozstają) rodziny i kochankowie, tutaj możemy obserwować zarówno tę nowoczesną, ubraną na modłę zachodnią Turcję, jak i tę tradycyjną. W znacznie mniejszym stopniu, pokazywany jest port promowy przy dworcu – stąd odpływają promy wiozące pasażerów na stronę europejską, umożliwiając równocześnie wykonanie doskonałego ujęcia dworca ze strony Bosforu. Dworzec pochłania również ofiary – nie wszystkim udaje się zdążyć na pociąg, prawdziwi nieszczęśliwcy kończą pod kołami pociągu.



Ilustracja 19. Kadr z kompilacji *69 Yıl. 69 Film. 1 Haydarpaşa*; źródło: zrzut z ekranu.

Prezentowane ujęcia wycięte z filmów nie są zbyt oryginalne i są bardzo do siebie podobne. Mamy do czynienia z kilkoma typowymi ujęciami na dworcach: tłum wylewa się na schody przed dworce lub po nich wchodzi, pociąg wjeżdża na peron lub z niego wyjeżdża, w wielu przypadkach pokazane jest to z oddalenia (dworzec ma charakter krańcowy, co oznacza, że pociągi nie jadą dalej, mogą jedynie wrócić – sąsiadujące ze sobą tory dają interesującą

perspektywę), ludzie tłumnie wychodzą z pociągu bądź też zaczynają do niego wsiadać przepychając się. Czasami ktoś biegnie na pociąg, na który udaje mu się zdążyć lub nie. Uściski, łzy, rozpacz, radość, zaduma, wściekłość – w dworcowych ujęciach widzimy całą gamę emocji. Przyjeżdżający bohaterowie (a za nimi oko kamery) często przyglądają się detalom architektonicznemu budynku, a także nostalgicznie spoglądają na Bosfor.

Jak podsumowuje autor projektu dotyczącego dworca Hajdarpasza w kinie, jego realizacja miała stanowić swoisty hołd dla dworca, całej, niezwykle różnorodnej dzielnicy Kadıköy i tematu migracji istotnego w tureckim kinie³¹⁰. Obecnie dworzec po okresie intensywnej renowacji z powrotem jest otwarty dla odwiedzających, w planach (które nadal nie zostały oficjalnie potwierdzone) jest przywrócenie go dla ruchu pociągów po zakończeniu prac renowacyjnych oraz związanych z realizacją projektu kolejki Marmaray³¹¹. Również należąca do zabudowań dworcowych przystań promowa została w ostatnich latach wyremontowana i jest wykorzystywana – daje to nadzieję, że zobaczymy dworzec Hajdarpasza w kolejnych produkcjach filmowych, nie tylko tureckich.

Zbrodnie nad Bosforem – kryminały w Stambule

Powieści kryminalne, niezależnie od ogromnej i ciągle rosnącej popularności, traktowane są ciągle jako drugorzędny gatunek literacki. Niewielu badaczy literatury włącza je do swoich analiz, a jeżeli tak się dzieje, prace dotyczą zazwyczaj samych kryminałów, nie zaś szerszego kontekstu, w którym kryminały mogą być jednym ze źródeł czerpania wiedzy, jednym z obszarów prowadzenia badań. Powieści kryminalne z jednej strony opierają się na pewnych uproszczeniach rzeczywistości – często mamy w nich do czynienia z jednoznacznym podziałem na dobro i zło lub z góry wiemy komu należy kibicować. Nawet jeżeli bohaterowie umieszczeni zostają w strefie „szarości”, niejednoznaczności, też jest to wyraźnie komunikowane, narratorzy kryminałów zazwyczaj operują dużymi kwantyfikatorami, zazwyczaj pozostawiają niewiele miejsca na interpretację. Z drugiej strony powieści kryminalne w niezwykle szczegółowy sposób opisują przedstawianą rzeczywistość, skupiając się często na kwestiach, zjawiskach i społecznościach, pomijanych przez innego rodzaju literaturę. W kontekście figury mostu kryminały pełnią często interesującą funkcję wytrychu, narzędzia, dzięki któremu możliwe jest mówienie o uniwersalnych wartościach w prosty i

³¹⁰ <http://takortak.org/etkinlik/kadikoy/filmtak-anadoludan-istanbul-acilan-gizemli-kapi/>, dostęp: 15.04.2019 r.

³¹¹ <https://www.dailysabah.com/istanbul/2019/01/02/restoration-work-completed-on-roof-of-istanbuls-landmark-haydarpasa-train-station>, dostęp: 15.04.2019 r.

przystępny, lecz równocześnie często niedosłowny sposób. Pozwalają na budowanie połączeń tam, gdzie trudno je sobie czasami wyobrazić. Dzięki pozornie lekkiemu charakterowi gatunku udaje się osiągnąć neutralną przestrzeń, w której można pozwolić sobie na dużo więcej. W książce pt. *Etnolog w mieście grzechu* Mariusz Czubaj poddaje ten gatunek literacki szczegółowej analizie, przedstawiając wartości, które niesie ze sobą, jej wyjątkowość i szeroki zasięg. Doceniając zmiany, które zaszły w literaturoznawczym podejściu do kryminałów, autor pisze:

I dziś jednak daje się odczuć pewną ambiwalencję w akademickim dyskursie na temat tego gatunku literackiego, wciąż jeszcze traktowanego jak literatura pochodząca z nieprawego łoża, więc tym samym niegodna (lub godna umiarkowanie) namysłu i pióra badaczy. Z drugiej strony literatura kryminalna mieści się w sferze praktyk kulturowych wyróżniających się szczególną intensywnością: jest pisana, czytana i komentowana, a komentarze te wykraczają często poza umowny świat fabuły³¹².

Czubaj pokazuje kulturowy wpływ i znaczenie kryminałów, które można mierzyć chociażby w liczbie sprzedanych w danym kraju lub na świecie egzemplarzy³¹³. Wydaje się, że o wielu miejscach i zjawiskach nikt by nigdy nie usłyszał lub łatwo popadłby w zapomnienie, gdyby nie popularyzujące je powieści kryminalne. Wartość badawcza kryminałów, jak podkreśla Czubaj, choć stopniowo coraz bardziej doceniana i wykorzystywana, wciąż realizowana jest na małą skalę. Mówi równocześnie o tym, że badawcze „skarby” możliwe do odnalezienia w tych powieściach są naprawdę niezwykle, szczególnie w kontekście antropologii. Czubaj pisze: „Ten „upadek w czas” – upadek w historię oraz konkret, codzienność i kulturowe realia, sprawiający, że kryminał jest łakomym kąskiem (lub jak kto woli: materiałem badawczym) dla antropologa – przejawia się rozmaicie³¹⁴”. Tomasz Bielak pisząc o twórczości Macieja Słomczyńskiego przywołuje stosunek oficjalnej krytyki literackiej do licznych gatunków literatury popularnej, jako do czegoś o czym wszyscy wiedzą, lecz czym nie warto się zajmować w poważnych analizach³¹⁵. Trwające niemal cały wiek XX przekraczanie tego ograniczenia, zarówno ze strony krytycznoliterackiej, jak i literackiej, pozwala na badanie jej w sposób opisowy, a nie wartościujący³¹⁶.

³¹² M. Czubaj, *Etnolog w mieście grzechu. Powieść kryminalna jako świadectwo antropologiczne*, Wydawnictwo „Oficyna”, Gdańsk 2010, dokument elektroniczny.

³¹³ Ibidem.

³¹⁴ Ibidem.

³¹⁵ T. Bielak, *Proza Macieja Słomczyńskiego (Joe Alexa)*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania Ochroną Pracy, Katowice 2008, s. 6.

³¹⁶ Ibidem, s. 9.

Wartość ta dotyczy w równym stopniu starszych utworów, opowiadających o czasach współczesnych autorowi, o czasie współczesnych powieści przedstawiających dawną historię i czasie nowych książek dotyczących współczesnych czasów. Wiedza, którą możemy czerpać z powieści kryminalnych związana jest niewątpliwie z poglądami, zainteresowaniami i wiedzą autora, stosunkami społecznymi, charakterem miasta, aktualnymi zainteresowaniami, często z polityką, lecz także rozwojem infrastruktury i technologii, bólami systemowymi i instytucjonalnymi.

Kryminały i Stambuł

W kontekście Stambułu i obrazów mostu, które są tworzone w ramach dyskursu na jego temat, powieści kryminalne również spełniają wyjątkową rolę. Stambuł, zarówno ten osmański, jeszcze Konstantynopol, jak i republikański Stambuł, stanowił i stanowi doskonałą scenerię dla kryminalnych wątków. Powieści, które zlokalizowane są tutaj zazwyczaj dotyczą jednego z dwóch wątków lub też obu jednocześnie. Pierwszy wątek to przemieszczanie się w przestrzeni – przyjeżdżanie do miasta, wyjeżdżanie z niego oraz (co bardzo ważne) przejeżdżanie przez Stambuł, który często nie jest docelową destynacją, a jedynie przystankiem w podróży. W tym kontekście bardzo często pojawia się temat pociągów i połączeń kolejowych, szczególnie Orient Expressu i Kolei Bagdadzkiej. To właśnie ta cecha miasta, jego położenie powodujące, że wiele osób jest tu na chwilę, w drodze do i z innych miejsc, czyni je szczególnie atrakcyjnym w kontekście lokalizowania historii kryminalnych, a pierwotnie po prostu popełniania przestępstw. W tym wypadku Stambuł funkcjonuje jako most umożliwiający przemieszczanie się, ruch, ucieczkę lub pościg. Same przejazdy pociągami stają się podstawą budowania fabuły i kryminalnych zagadek.

Drugim dużym tematem i tłem wydarzeń jest samo miasto i jego tkanka architektoniczna – różnorodna, historycznie zakotwiczona oraz społeczna – zaskakująca, często tajemnicza, a nawet nielegalna. Miasta portowe oraz miasta leżące na skrzyżowaniu szlaków handlowych, a Stambuł od wieków spełnia oba te warunki, stanowią naturalną przestrzeń i środowisko dla wszelkich zbrodni i autorzy kryminałów chętnie wykorzystują te właściwości. Miasto w tym kontekście składa się z wielu różnych mostów, jednak nie wszystkie są otwarte, a nawet łatwe do znalezienia.

Liczba powieści i opowiadań kryminalnych dotyczących Stambułu jest ogromna, są to, mimo jednego gatunku, utwory różnorodne, pisane w różnych czasach, przez wielu autorów,

różnego pochodzenia. Zarówno autorzy lokalni, jak i przyjezdni, od początku istnienia gatunku znajdowali w Stambule dla siebie pożywkę. Ze względu na swoją niezwykłość, unikalne położenie, bogatą historią od starożytnej po współczesną, Stambuł był i jest wdzięcznym tematem powieści kryminalnych³¹⁷. *Morderstwo w Orient Expressie* to najbardziej znany i jeden z najstarszych kryminałów inspirowanych Stambułem.

Również znana jest seria kryminałów autorstwa Jenny White: *The Sultan's Seal*, *The Abyssinian Proof*, *The Winter Thief*; czy *Inferno* Dana Browna. Wśród lokalnych autorów najbardziej znany jest Ahmet Ümit i jego *Memento dla Stambułu* – powieść kryminalna, która rozgrywa się na tle historii miasta, jak również jego, często skomplikowanej, teraźniejszości (oraz wiele innych powieści kryminalnych tego autora, znanych w Turcji, również wydawanych za granicą³¹⁸).

Morderstwo w Orient Expressie, czyli królowa kryminału w podróży

Świetnym przykładem zjawiska popularyzacji miejsc, zjawisk i instytucji przez kryminały, jest powieść *Morderstwo w Orient Expressie* autorstwa Agathy Christie, która będzie przedmiotem analizy w tym rozdziale. To między innymi dzięki tej książce i niezwyklej popularności jej autorki (Agatha Christie jest jedną z autorek o największej liczbie sprzedanych egzemplarzy książek, nie tylko wśród autorów kryminałów³¹⁹), Orient Express już w latach 30. XX wieku stał się istotnym tropem kulturowym, powszechnie znanym zjawiskiem, a także pozostał nim do dzisiaj, mimo że samo połączenie od kilkudziesięciu lat nie funkcjonuje. Między innymi dzięki przetłumaczeniu książki na wiele języków oraz kilkukrotnej ekranizacji powieści, kolejowa orientalna przygoda ugruntowała się jako kulturowa klisza, a Stambuł, mimo spadku realnej atrakcyjności jako destynacja podróżnicza w okresie międzywojennym i powojennym, utrzymał swoją pozycję na kulturowej i turystycznej mapie Europejczyków.

Morderstwo w Orient Expressie to jedna z najbardziej znanych powieści kryminalnych Agathy Christie. Pierwotnie, w roku 1933, była wydawana w odcinkach w gazecie *Saturday Evening Post*, w 1934 r. została wydana jako książka. Historia powstania utworu jest niezwykle, oparta w dużej mierze na własnych doświadczeniach autorki. W 1928 r. Agatha Christie po trudnym dla niej rozwodzie i przeżyciu załamania nerwowego postanowiła wyruszyć w podróż

³¹⁷ <https://www.dailysabah.com/life/2015/01/27/crime-mystery-and-spy-novels-thrillers-set-in-turkey>, dostęp 4.05.2019 r.

³¹⁸ <https://www.ahmetumit.com/>, dostęp 4.05.2019 r.

³¹⁹ <http://niestatystyczny.pl/2018/03/19/najlepiej-sprzedajacy-sie-autorzy-wszech-czasow/>, dostęp: 20.04.2019 r.

na Wschód. Podróż miała być lekarstwem na piętrzące się problemy w życiu osobistym oraz źródłem inspiracji. Historia pierwszej podróży autorki jest tym bardziej interesująca, że wyruszyła w nią całkiem sama, wychodząc tym samym poza ramy swojego tradycyjnego, mieszczańskiego, wiktoriańskiego wychowania. Przekroczyła normy narzucane jej przez własną kulturę, odbyła swoistą podróż do źródeł. Sama podróż była dla autorki rodzajem mostu – do nowego życia, do odnowy, do nowych źródeł inspiracji. Równocześnie książka, która była efektem tej podróży, pozwoliła także na stworzenie swoistej przestrzeni „na moście”, „pomiędzy” – przestrzeń pociągu jako miejsca o specyficznych cechach i atmosferze.

Pierwszym etapem podróży Christie była trasa Orient Expressu – z Calais do Stambułu³²⁰. Christie zatrzymała się na jakiś czas w Stambule, wkrótce jednak wyruszyła dalej, by odwiedzić znajomych pracujących przy stanowiskach archeologicznych na Bliskim Wschodzie. Podróż ta w ogromnej mierze zdeterminowała jej dalsze życie zawodowe i osobiste. W jej twórczości wątek bliskowschodni pojawia się bardzo często. Podczas kolejnej podróży na Wschód Christie poznała również swojego przyszłego męża, Maxa Mallowana, z którym spędziła wiele sezonów na wykopaliskach archeologicznych. Bazując na swoich doświadczeniach Christie pisała kolejne kryminały, których akcja odbywała się na Bliskim Wschodzie. Christie jest również autorką publikacji *Opowiedz jak tam żyć*, przedstawiającej życie w bazach archeologicznych, będącej próbą odpowiedzi na pytanie, jak żyje się angielskiej damie i autorce kryminałów o światowej sławie w spartańskich warunkach stacji archeologicznej³²¹.

Do napisania *Morderstwa w Orient Expressie* Agathę Christie zainspirowały wydarzenia z 1929 r. roku, kiedy to podczas wyjątkowo ostrej zimy intensywne opady śniegu spowodowały zatrzymanie wagonów Orient Expressu na kilka dni w Jugosławii. Autorka nie miała oczywiście okazji uczestniczyć w tym niespodziewanym postoju, wykorzystała go jednak do utkania swojej detektywistycznej historii. Kolejną inspiracją była sprawa porwania syna amerykańskiej rodziny Lindberghów, do którego doszło w 1932 r. W książce rodzina, której dotyczyła tragiczna historia, nosi nazwisko Armstrong, a porwana i zamordowana zostaje ich córka, nie ma wątpliwości natomiast co do pierwowzoru powieściowej fabuły³²².

Stambuł u Christie nie jest na pierwszym planie, jest tłem, jednak tłem bardzo istotnym. Mimo że główny bohater powieści Herkules Poirot jedynie przez Stambuł przejeżdża, mamy okazję nieco przyjrzeć się miastu z punktu widzenia detektywa. Poirot wraca z syryjskiego

³²⁰ J. Morgan, *Biografia Agathy Christie*, Prószyński i S-ka, Warszawa 2001, s. 187.

³²¹ A. Christie, *Opowiedz jak tam żyć*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Poznań 2014.

³²² J. Morgan, *Biografia Agathy Christie*, op. cit. s. 226.

Aleppo, gdzie był służbowo, rozwiązując zagadkę kryminalną. Do Stambułu, w którym planuje spędzić krótkie wakacje, przyjeżdża Taurus Expressem (połączeniem kursującym w tamtych czasach na trasie Bagdad-Stambuł) na dworzec Hajdarpasza. Stamtąd udaje się do hotelu Tokatlian, gdzie otrzymuje telegram wzywający go pilnie do Wielkiej Brytanii. Po dużo krótszym, niż planował, pobycie w Stambule Poirot odjeżdża Orient Expressem z dworca Sirkeci, aby udać się do Londynu, gdzie czeka go kolejne zlecenie. W Stambule Poirot planował krótkie wakacje – przeżywa kryzys związany ze swoją pracą, zlecenie w Aleppo okazało się bardziej wymagające niż się spodziewał. Jednoznaczne kategorie dobra i zła, którymi posługiwał się do tej pory wydają mu się już nie do końca aktualne, zaczyna mieć wątpliwości. Na pokład Orient Expressu dostaje się z dużą dawką szczęścia – mimo zimowej pory roku, niezbyt atrakcyjnej dla podróżników, wszystkie miejsca sypialne w pociągu są zarezerwowane. Jednak spotkany w hotelu przyjaciel, Monsieur Bouc, wysoko postawiony przedstawiciel firmy Compagnie Internationale des Wagons-Lits, zarządzającej połączeniem, umieszcza go w przedziale razem z innym pasażerem. W nocy w pociągu dochodzi do morderstwa, następnie zaś pociąg zostaje zatrzymany przez burzę śnieżną. Niechętny temu zadaniu Poirot podejmuje się na prośbę Monsieura Bouca rozwiązania zagadki morderstwa przed przyjazdem na miejsce jugosłowiańskiej policji (do zatrzymania pociągu doszło w pobliżu stacji Vukovici w Jugosławii). Przyjazd policji zostaje opóźniony ze względu na wspomnianą burzę śnieżną,

Zarówno stambulskie dworce, jak i miasto są jedynie tłem wydarzeń, mimo tego, wiele dowiadujemy się na ich temat, trochę „przy okazji”. Prawdziwą sceną jest pociąg, Simplton Orient Express, luksusowy, wyposażony w salon i wagon restauracyjny, podzielony na klasy, w których jadą podróżni. *Morderstwo w Orient Expresie* może być idealnym przykładem tego jak kryminały, pozornie lekkie i stworzone wyłącznie w celach rozrywkowych, poruszają znacznie trudniejsze tematy, pokazują problemy ukryte pod powierzchnią.

To nie tylko miasto, Stambuł, jest tutaj mostem – miejsce, w którym łączą się szlaki, które umożliwia podróżnym udanie się w dalszą drogę. Mostem jest przede wszystkim tworzona przez Christie narracja, budowana z ogromną uważnością na szczegóły, na różnice i podobieństwa między poszczególnymi bohaterami powieści, pojawiającymi się w niej miejscami. Pociąg, Orient Express, zatrzymany niespodziewanie w trasie, między miejscowością Vinkovci a Brodem, a właściwie przestrzeń pociągu staje się „przestrzenią pomiędzy”, sceną, na której bohaterowie odgrywają swoje role, na której są równocześnie najbardziej bezpieczni, jak i wystawieni na największe ryzyko. Pociąg pokazany jest równocześnie jako przestrzeń „pomiędzy”, w której możliwe są wydarzenia niemożliwe, gdzie indziej jako przestrzeń łącząca – ludzi różnego pochodzenia, różnych narodowości i stanów,

jako przestrzeń, która w bardzo jasny sposób określa, a nawet podkreśla, istniejące podziały (klasy pociągu, znaczenie poszczególnych pasażerów).

Zazwyczaj wagony Orient Expressu są miejscem spotkania nieznajomych, pociąg w powieści jest przestrzenią, w której spotykają się ludzie najróżniejszych proveniencji, różnych narodowości, zawodów i klas społecznych. Pracujący dla przedsiębiorstwa kolejowego monsieur Bouc przedstawia ich już na początku wspólnej podróży, przedstawia swoją wizję dotyczącą dalekich podróży pociągiem. Jak mówi monsieur Bouc Herculesowi Poirot podczas ich pierwszego wspólnego posiłku na pokładzie pociągu – posiłek ten jest też pretekstem do przedstawienia kolejno poszczególnych bohaterów powieści:

Wokół nas zasiedli ludzie o najróżniejszej pozycji społecznej, najróżniejszych narodowości, w najróżniejszym wieku. Całe trzy dni ci ludzie, obcy sobie nawzajem, spędzą razem. Będą spać i jeść pod wspólnym dachem, nie będą mogli siebie unikać. A po upływie owych trzech dni rozejdą się, każdy ruszy własną drogą i może już nigdy więcej się nie spotkają³²³.

Z charakterystyczną dla siebie manierą detektywa, Poirot odpowiada:

- Ale – wtrącił Poirot – założymy, że jakiś wypadek...
- Och, nie, przyjacielu...
- Zgadzam się, że z twojego punktu widzenia byłoby to pożałowania godne wydarzenie. Lecz mimo wszystko, tylko na chwilę, dopuścimy taką możliwość. Wtedy, założmy, wszystkie te osoby związałyby... śmierć³²⁴.

Podróżnych, wbrew życzeniom Bouca faktycznie łączy śmierć, jednak tylko pozornie nie znają się oni ze sobą. Faktycznie, jak okazuje się niedługo później, podróżnych łączy zbrodnia i to w sposób, którego byśmy się nie spodziewali. Dodatkowo sprawę utrudnia śnieg uniemożliwiający składowi pociągu firmy Wagon Lits przejazd z miejscowości Vinkovci do Brodu. Niemal wszyscy bohaterowie powieści odgrywają pewne role, udają inną niż własna tożsamość. W tej historii, pozornie obcy sobie ludzie, którzy przypadkiem znaleźli się w pociągu jadącym ze Stambułu do Calais, tak naprawdę stanowią zgrany zespół. Większość z nich odgrywa swoje wymyślone role, że jest kimś innym niż w rzeczywistości. Gdy w nocy dochodzi do morderstwa jednego z pasażerów wagonu do Calais, pana Ratchetta, wszyscy pozostali pasażerowie stają się podejrzanymi. Na prośbę przyjaciela, pana Bouc, reprezentującego firmę będącą właścicielem połączenia Simpleton Orient Express, Poirot rozpoczyna dochodzenie. Główni bohaterowie opowieści, poza Herculesem Poirot i monsieur

³²³ A. Christie, *Morderstwo w Orient Expressie*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2006, s. 15.

³²⁴ Ibidem, s. 16.

Bouciem to: podróżująca samotnie amerykanka w średnim wieku, pani Hubbard, guwernantka wracająca z pracy w Bagdadzie – Mary Debenham

Zaskakująca jest świadomość Christie, jeśli chodzi o stereotypy i uprzedzenia związane z pochodzeniem, religią, narodowością, kulturą. Z jednej strony niezwykle sprawnie buduje stereotypowe postaci przedstawicieli krajów Europy i USA, często są one wręcz przerysowane. Równocześnie jednak umiejętnie prześmiewa zachodnie podejście do Wschodu, a stereotypy, które wykorzystuje, obraca w żart. Galeria postaci, które spotykamy w pociągu, ich wyrażany w różnych sytuacjach stosunek do Wschodu mówi wiele o nich samych. Ich słowa i nastawienia są jak podręcznik orientalizmu i szerzej, posługiwania się stereotypami w stosunku do rzeczywistości.

Dzięki rolom, które odgrywają, bohaterowie powieści zachowują się jeszcze bardziej typowo i przewidywalnie, odgrywane przez nich na potrzeby podróży postaci są nadmierne przerysowane. Bohaterowie starają się być możliwie jednowymiarowi, prawidłowo i przekonująco odegrać swoje role. Oczywiście nie udaje się to i ta jednowymiarowość okazuje się najlepszą wskazówką dla Poirot, któremu tradycyjnie udaje się rozwikłać prostą z pozoru zagadkę morderstwa pana Ratchetta. Postaci Christie stale operują stereotypami charakterystycznymi dla ich czasów i grup pochodzenia. W dużej mierze jest to gra, np. pani Hubbard niewątpliwie stara się być możliwie najbardziej „amerykańską” Amerykanką, jaką znał świat i swoje zazwyczaj nieprzemysłane, a raczej zasłyszane poglądy oraz refleksje wyraża bardzo głośno i z podziwu godnym zacięciem:

- [...] Przypłynęłam statkiem do Stambułu. Tam na spotkanie wyszedł mi przyjaciel mojej córki, pan Johnson (niezwykle miły człowiek, chciałabym, żeby go pan poznał). Oprowadził mnie po całym Stambule, który mnie okropnie rozczarował, wszystko się tam wali. A jeśli chodzi o te ich meczety i nakładanie na buty tych wielkich, rozdeptanych kapci... Na czym to ja stanęłam?³²⁵

Równocześnie jednak „prawdziwe” postaci, czyli bohaterowie, którzy od początku są „sobą” – Hercules Poirot, monsieur Bouc i doktor Contantine, gdy wyrażają swoje opinie w ogromnej mierze opierają się na stereotypach, szczególnie tych związanych z cechami narodowymi. Proces rozwikływania zagadki związanej z morderstwem wydaje się zachęcać bohaterów do ferowania wyroków i dzielenia się własnymi, opartymi na uproszczeniach i niewiedzy opiniami. Dotyczy to wszystkich bohaterów, szczególnie zaś najbardziej podejrzanych postaci:

³²⁵ Ibidem, s. 20.

Poirot spojrzał na przyjaciela.

- Mieszka w Ameryce już od dłuższego czasu – odezwał się monsieur Bouc. – I jest Włochem, a Włosi chętnie sięgają po nóż! Oraz są zawołanymi kłamcami! Nie lubię Włochów.

- Ca se voit – uśmiechnął się Poirot. – Cóż, może i się nie mylisz, przyjacielu, ale zwrócę twoją uwagę, że nie masz absolutnie żadnych dowodów świadczących przeciwko temu człowiekowi.

- A co z psychiką? Czy Włosi nie mordują nożem?

- Bez wątpienia – potwierdził Poirot. – Szczególnie w ferworze kłótni. Ale tu mamy do czynienia z morderstwem innego rodzaju. Chodzi mi po głowie mgliste przecucie, przyjacielu, że ta zbrodnia została niezwykle starannie zaplanowana i wykonana. Jest to zbrodnia dalekowzroczna, przemyślana. Nie, jak by to wyrazić, latynoska. Ma ona natomiast wszelkie cechy typowe dla chłodnego, wnikliwego, rozważnego umysłu. Powiedziałbym: umysłu anglosaskiego³²⁶.

Christie jest uważną autorką, narrację kreuje uważnie, przywiązując wagę do szczegółów. Nie widać u niej kierowania się stereotypami, operują nimi natomiast jej bohaterowie, łącznie z Poirot. Autorka nie wykorzystuje prostych rozwiązań, choć oczywiście posługuje się pewnymi przerysowanymi typami osób (w tej powieści wszyscy główni bohaterowie kogoś odgrywają, właśnie przerysowane postaci, stąd sytuacja komplikuje się jeszcze bardziej). Ten pociąg, jako zjawisko, niezwykle środek komunikacji, staje się sam tematem, wokół którego zarysowana zostaje historia – swoista przestrzeń mostu, miejsce, które nie przynależy w pełni do żadnego z porządków, ani do miejsca odjazdu, ani do punktu docelowego. To podróż pociągiem okazuje się wytrychem, mostem, drogą do prawdy, a równocześnie światem, w którym zasady mogą zostać zmodyfikowane, w którym rzeczywistość da się naginać do własnych potrzeb, gdzie można również modyfikować własne potrzeby. Dzięki niecodziennym okolicznościom wyzwala się nietypowa energia – Poirot udaje się nie tylko rozwiązać zagadkę i odkryć kulisy tajemniczej śmierci pana Ratchetta. Detektyw przechodzi również osobistą przemianę, zmienia podejście do swojej pracy, jednoznaczne kategorie dobra i zła, którymi posługiwał się dotychczas, nabierają odcieni szarości. Po przedstawieniu faktycznego biegu wydarzeń, który Poirot odkrył nie bez trudu, detektyw zgadza się na przedstawienie władzom nieprawdziwej wersji, stając tym samym po stronie spiskowców:

Poirot spojrzał na przyjaciela.

- Ty jesteś dyrektorem kompanii, Bouc – rzekł. – Co na to wszystko powiesz?

Monsieur Bouc odchrząknął.

³²⁶ Ibidem, s. 85.

- Moim zdaniem, Poirot, pierwsza teoria, jaką nam przedstawiłeś, jest bez wątpienia zgodna z prawdą. Proponuję więc, by takie rozwiązanie przedstawić policji jugosłowiańskiej, kiedy już do nas przybędzie. (...)

- Wobec tego – powiedział Poirot – przedstawivszy państwu moje rozwiązanie tajemnicy, mam zaszczyt zamknąć tę sprawę...³²⁷

Ekranizacje *Morderstwa w Orient Expressie*

Jak wspomniano, ze względu na niezwykłą popularność utworu Christie, stał się on przedmiotem ekranizacji filmowych, adaptacji teatralnych oraz słuchowisk radiowych. Dwa najbardziej znane filmy kinowe, które powstały na podstawie powieści to wyprodukowany w 1974 r. film Sydneya Lumeta³²⁸ i powstały w roku 2017 w reżyserii Kennetha Branagha³²⁹. Przyjrzenie się tym dwóm filmom jest interesujące w kontekście naszych rozważań. Pochodząca z roku 2001 ekranizacja telewizyjna wyprodukowana na potrzeby telewizji CBS miała znacznie mniejszy zasięg i zupełnie inny charakter, stąd nie będzie tutaj brana pod uwagę. Podobnie jak film telewizyjny o tym samym tytule, zrealizowany w 2010 r. w serii *Poirot*, o którym jednak wspomnimy, ponieważ wydaje się istotny w kontekście dyskursu, stereotypów, wykluczenia i tworzenia obrazu rzeczywistości w środkach masowego przekazu.

Mimo że fabuła jest niemal identyczna zarówno w książce, jak i w obu filmach, trzy historie różnią się między sobą. Dotyczy to przekazywanych treści pobocznych, związanych ze współczesnością i światopoglądem autorki książki i autorów filmów, w tym sposobu przedstawienie Stambułu i Orient Expressu. Dotyczy to w ogromnej mierze również dyskursywnej figury mostu w kontekście Stambułu. To, jak pokazane jest miasto w tle, jak pokazani są Turcy, jak wygląda pobyt Poirot w mieście, różni się między sobą znacząco. Choć pociąg Orient Express, w każdej wersji historii pełni podobne funkcje – przestrzeni „pomiędzy”, miejsca spotkania, przestrzeni drogi – jednak szczegóły dotyczące możliwości, które daje podróż pociągiem i jej ograniczeń, różnią się między sobą znacząco.

³²⁷ Ibidem, s. 105.

³²⁸ <https://www.filmweb.pl/film/Morderstwo+w+Orient+Expressie-1974-7846>, dostęp 20.04.2019 r.

³²⁹ <https://www.filmweb.pl/film/Morderstwo+w+Orient+Expressie-2017-746114>, dostęp 20.04.2019 r.

Adaptacja Sidneya Lumeta z roku 1974

Ekranizacja *Morderstwo w Orient Expressie* w reżyserii Sidneya Lumeta była filmem z gwiazdorską obsadą, zrealizowaną z rozmachem. Jedną z głównych ról grał niezwykle popularny w tamtym czasie Sean Connery (Pułkownik Arbuthnott), wystąpiła również Lauren Bacall (pani Hubbard) i Vanessa Redgrave (Mary Debenham). Ingrid Bergman za rolę Greta Ohlsson otrzymała statuetkę Oscara w kategorii najlepszej roli drugoplanowej³³⁰. Film był nominowany do Oscarów również w czterech innych kategoriach – najlepsza pierwszoplanowa rola męska (Albert Finney), najlepszy scenariusz adaptowany (Paul Dehn), najlepsza muzyka oryginalna do dramatu (Richard Rodney Bennett), najlepsze kostiumy (Tony Walton) i najlepsze zdjęcia (Geoffrey Unsworth) – co samo w sobie świadczy o sukcesie, ale też rozmachu całego przedsięwzięcia.

Film Lumeta rozpoczyna się od sceny w domu państwa Armstrongów w Stanach Zjednoczonych. Odwrotnie niż w książce, temat zbrodni, dokonanej kilka lat przed opisywaną podróżą Orient Expressem, jest od początku postawiony przed widzem. Jeden z elementów zagadki zostaje ujawniony już na początku. Pierwsza stambulska scena filmu nakręcona została w azjatyckiej części Stambułu, w pobliżu dworca Hajdarpasza. Grająca Mary Debenham młoda Vanessa Redgrave wysiada z auta i wsiada na prom przy kei dworca Hajdarpasza, który dowozi pasażerów na europejską stronę, w okolice dworca Sirkeci. Poirot wraca przez Stambuł z Jordanii i ma odpocząć w mieście. Sean Connery dociera do promu przedzierając się wśród owiec. Film rozpoczyna kadr z pięknym widokiem na Wieżę Panny (Leandra) i panoramę europejskiego brzegu o zachodzie słońca.

„Nie mam uprzedzeń wobec żadnego z kontynentów” – mówi Poirot zapytany, czy jego hotel znajduje się we właściwej części Stambułu. Równocześnie jednak Poirot Lumeta wcale nie chce zostać w Stambule – gdy pan Bianchi (książkowy Monsieur Bouc) spotyka go w hotelowej restauracji, Poirot narzeka na wszystko, od karty dań, przez jedzenie i wino, aż po kawę. Z radością wspomina o wezwaniu do Londynu, które nadeszło wcześniej i chętnie wyrusza na pociąg.

Dworzec Sirkeci, z którego odjeżdża Orient Express, pokazany jest jak targowisko pełne ludzi pochodzących z różnych krajów i handlujących tubylców. Na peronie, z którego odjeżdża Orient Express, widzimy nawet prowadzoną na sznurku kozę. Mamy okazję za to obserwować również proces dostarczania zaopatrzenia do pociągu, na pokład którego dostarczane są świeże

³³⁰ <https://www.filmweb.pl/person/Ingrid+Bergman-6778>, dostęp 20.04.2019 r.

owoce i warzywa, jak również butelki wina i mięso. Wyraźnie zaznaczona zostaje również nachalność miejscowych handlarzy, grana przez Ingrid Bergman Greta Ohlsson nie potrafi się od nich odgonić na peronie.

Na oficjalnym pokazie premierowym filmu pojawiła się sama Agatha Christie, w owym czasie osiemdziesięcioletnia. Christie była bardzo zadowolona z adaptacji filmowej, ponieważ grający Hercule'a Poirot'a Albert Finney świetnie wcielił się jej zdaniem w główną postać. Detektyw według Lumeta faktycznie wiernie odzwierciedla postać stworzoną przez autorkę. Po podjęciu decyzji o przedstawieniu jugosłowiańskiej policji nieprawdziwej wersji wydarzeń, przed odejściem, filmowy Poirot mówi: „Teraz będę się zmagał z raportem dla policji i własnym sumieniem.”

2017 – *Morderstwo w Orient Expressie* w reżyserii Kennetha Branagha

Morderstwo w Orient Ekspresie w reżyserii Kennetha Branagha to także film zrobiony z dużym rozmachem, szczególnie jeśli chodzi o odtwórców głównych ról, do których zatrudniona została plejada gwiazd. Znanego detektywa Hercule'a Poirot'a zagrał sam Branagh, w kolejne postaci znanej opowieści wcielili się m.in. Judy Dench (Księżna Dragomiroff), Penelope Cruz (Pilar), Michelle Pfeiffer (Caroline Hubbard), Willem Defoe (Gerhard Hardman), Johnny Depp (Edward Ratchett)³³¹. Porównanie tej ekranizacji z poprzednią znaną produkcją Sidenya Lumeta pokazuje nie tylko jak bardzo przez niemal półwiecze zmieniła się kinematografia (ogromne wrażenie na widzach robić mogą piękne zdjęcia Jerozolimy i Stambułu, sam pociąg w dużej mierze jest animowany, co pozwala na pokazanie scen niemożliwych do realizacji), lecz również, a może przede wszystkim, jak zmienił się dyskurs publiczny, świadomość istnienia pewnych stereotypów i związanych z nimi procesów, jak również to, jak do świata filmu wkroczyły koncepcje równościowe i poprawność polityczna.

Otwierająca film scena odbywa się w Jerozolimie, przy Ścianie Płacu. O poranku detektyw Hercules Poirot czeka na śniadanie, na które chce zjeść dwa jajka – muszą one być jednak identycznej wielkości. Mimo kilku prób nie udaje się znaleźć dwóch takich samych jajek. Główna postać przedstawiona zostaje jako ekscentryk, który nie chce (a może nie potrafi) chodzić na kompromisy. Pierwszym zadaniem, przed którym postawiony zostaje bohater, jest sprawa zniknięcia niezwykle cennego zabytku z jednej z jerozolimskich świątyń. Ukradziony przedmiot jako ostatni widzieli tamtejsi rabin, imam i ksiądz. To oni zostają oskarżeni o

³³¹ <https://www.filmweb.pl/film/Morderstwo+w+Orient+Expressie-2017-746114>, dostęp 20.04.2019 r.

kradzież – sytuacja ta w wielowyznaniowym mieście powoduje niepokój, a nawet zamieszki o podłożu religijnym. Poirot domyśla się jednak, że sprawcą kradzieży jest miejscowy naczelnik policji, sprawujący swoje obowiązki w imieniu brytyjskiej korony (przypomnijmy, że w *Morderstwie w Orient Expressie* przedstawiona została rzeczywistość początku lat 30. XX wieku). Poirot ocenia duchownych pozytywnie, nie znajduje żadnych podstaw do ich oskarżenia – żyją skromnie, zajmują się swoją posługą. Każdy z nich, niezależnie od religii, jest równie uczciwy i dobry. Zło reprezentuje tutaj władza, narzucona przez kolonizatorów, zdeprawowany aparat urzędniczy.

Już po przyjrzeniu się pierwszym minutom obu filmów widać różnicę w podejściu scenarzystów i reżyserów obu adaptacji. U Lumeta scena otwierająca miała jednoznacznie orientalistyczny charakter, pokazywała barbarzyństwo muzułmańskich mieszkańców Stambułu, rozpad i zacofanie samego miasta (scena kamieniowania kobiety odbywa się w centrum miasta, jednak wśród ruin). U Branagha Poirot udaje się z Jerozolimy prosto do Stambułu, gdzie wychwala mistrzostwo miejscowych rzemieślników w wypiekaniu pieczywa. Spoglądając na piękne bochny mówi: „Świat się kończy, ale tu dalej wypiekane są arcydzieła!”. Oczywiście oba przedstawione obrazy mają uproszczony charakter, a scena w Jerozolimie otwierająca ekranizację Branagha ma charakter jednoznacznie moralizatorski. Sam branaghowski Poirot zresztą przyznaje, że widzi świat w czarno-białych barwach – „Istnieje tylko dobro i zło. Nie wierzę w świat szarości” – oświadcza w rozmowie z jednym z żołnierzy jeszcze w Jerozolimie. Dopiero kolejne śledztwo, dogłębne poznanie historii rodziny Armstrongów, powoduje przemianę bohatera, detektyw zaczyna wątpić w swoje jednoznaczne racje moralne. Samo moralizatorskie przesłanie filmu nie zostaje jednak w żadnym momencie zachwiane, Poirot uznaje ambiwalencję niektórych wyborów moralnych, jednak w żadnym momencie my, jako widzowie, nie mamy wątpliwości, które wybory są „słuszne”.

Postulaty równościowe widać również w innych momentach filmu. Po pierwsze, doktor Arbuthnot (oryginalnie, w powieści pułkownik Arbuthnot) jest czarnoskóry – jego osoba i kariera stają się okazją do wysnucia kilku krótkich opowieści dotyczących rasizmu w okresie między dwiema wojnami światowymi, lecz również w wymiarze uniwersalnym. Po drugie, Poirot zgadza się na podjęcie śledztwa (czego bardzo nie chce, bohater chce przede wszystkim odbyć zasłużone i długo oczekiwane wakacje), gdy Bouc, przyjaciel zarządzający pociągiem, mówi mu, że w innym przypadku oskarżony zostanie czarnoskóry doktor lub Meksykanin, że policja będzie chciała znaleźć sprawcę i najpewniej posłuży się uproszczonym sposobem znalezienia go. Argumentem związanym z systemową dyskryminacją przekonuje detektywa, który wcześniej pod żadnym pozorem nie chce się zgodzić na przyjęcie tego zlecenia.

Zrealizowane z rozmachem adaptacje filmowe powieści Agathy Christie są dowodem na siłę tekstu, jak również tropu kulturowego, jakim jest nieczynne współcześnie połączenie kolejowe ze Stambułem – Orient Express. O sile tekstu decyduje niezwykłość przestrzeni, która jest tłem dla fabuły. Pociąg pokazany jest jako most, a jego przestrzeń stanowi, na czas podróży, swoistą ziemię niczyją, grunt pozwalający na zdarzenie niemożliwe gdzie indziej. Podróżni-bohaterowie pozostają zawieszeni między punktami w przestrzeni, znajdują się „pomiędzy”. W kontekście adaptacji filmowych interesująca jest zmiana, która zaszła w ciągu kilkudziesięciu lat w dyskursie dopuszczalnym w mainstreamowych hollywoodzkich produkcjach – film Sidneya Lumeta dużo wierniej odwzorowuje stworzone przez Christie postaci, film Branagha stanowi w niektórych aspektach „wariację na temat” powieści, poruszając wątki, które w latach 30. XX wieku nie były zbyt często dyskutowane w ten sposób (rasizm, antysemityzm, stereotypy związane z narodowością, dyskryminacja).

Stambuł w filmach sensacyjnych

Poza ekranizacjami powieści związanych bezpośrednio ze Stambułem i historii, które opowiadają o samym mieście, jest ono często tłem dla prezentowanych wydarzeń. Równocześnie, nawet jako tło, Stambuł jest elementem znaczącym, wprowadzającym do narracji filmowej nie tylko zapierające dech w piersiach zdjęcia panoramy miasta, lecz również pewien rodzaj narracji i sam charakter miasta, determinujący tę narrację. Filmowy Stambuł zazwyczaj jest jeszcze bardziej orientalny, tajemniczy, egzotyczny, a co za tym idzie, niebezpieczny. Miasto stanowi doskonałe tło dla działań niezgodnych z prawem, brawurowych ucieczek i pogoni, porwań i innych dramatycznych wydarzeń.

Tę malowniczość Stambułu wykorzystano między innymi w trzech częściach przygód Jamesa Bonda, bohatera stworzonego w latach 50. XX wieku przez Iana Fleminga. Są to, oparte na powieści Fleminga *Pozdrowienia z Rosji*³³², drugi wyprodukowany w serii film *From Russia With Love* z 1962 r. (pol. *Pozdrowienia z Rosji*)³³³, jak również nakręcony w 1999 roku *The World Is Not Enough* (pol. *Świat to za mało*)³³⁴ i wyprodukowany w 2012 roku filmu *Skyfall*³³⁵.

W *Pozdrowieniach z Rosji* James Bond, którego gra Sean Connery, przybywa do Stambułu na lotnisko Yesilköy, które w kolejnych dziesięciolecia zostało rozwinięte w

³³² I. Fleming, *Pozdrowienia z Rosji*, Przedsiębiorstwo Wydawnicze Rzeczpospolita, Warszawa 2008.

³³³ <https://www.filmweb.pl/Pozdrowienia.Z.Moskwy>, dostęp 20.08.2019 r.

³³⁴ <https://www.filmweb.pl/Swiat.To.Za.Malo>, dostęp 20.08.2019 r.

³³⁵ <https://www.filmweb.pl/film/Skyfall-2012-451244>, dostęp 20.08.2019 r.

Lotnisko im. Atatürka. W filmie pojawiają się również znane stambulskie zabytki, takie jak Kryty Bazar, Plac Sultanahmet, świątynia Hagia Sofia, starożytna cysterna Bazyliki czy tramwaj przejeżdżający przez starówkę. Jedną z bohaterek filmu, Tattiana, opuszcza Sztambuł Orient Expressem, do którego wsiada na stacji Sirkeci. Sztambuł pojawia się również kilkakrotnie w filmie *The World is not Enough*, w którym głównego bohatera gra Pierce Brosnan. Jedną z *yalı*, nadbofroskich luksusowych willi wybudowanych w XIX wieku należy do Elektry, jednej z głównych bohaterek filmu, natomiast jej siedziba mieści się w jednym najbardziej znanych stambulskich zabytków, w położonej na małej wyspie na środku Bosforu Wieży Panny (nazywanej też Wieżą Leandra, tur. *Kız Kulesi*, ang. *Maiden's Tower*). Również w filmie *Skyfall* Sztambuł, w tym jego najbardziej znane zabytki, na przykład Wielki Bazar, jest po prostu malowniczą lokalizacją, tłem dla brawurowych akcji najbardziej znanego tajnego agenta na świecie, jego współpracowników i przeciwników.

W omówionych powyżej produkcjach, kolejnych częściach przygód agenta 007, Jamesa Bonda, Sztambuł jest malowniczym tłem wydarzeń, po prostu miastem, w którym odbywa się akcja. Jeżeli pojawiają się lokalni bohaterowie, są oni tacy jak w innych miejscach – wspierają Bonda lub starają się go zlikwidować, sprawnie komunikują się po angielsku, ich oceny moralne i charakter nie są związane z narodowością. Najprawdopodobniej wynika to z charakteru całej serii filmów – poszczególne lokalizacje nie mają mieć znaczenia same w sobie, nie opowiadają o danym mieście, kraju czy kulturze więcej niż to konieczne. Mają stanowić jedynie interesujące tło dla przygód protagonisty. Co warto podkreślić, ta swoista neutralność przestrzeni dotyczy w równym stopniu pierwszego z wymienionych filmów, wyprodukowanego w latach 60., co tych nakręconych niedawno.

Zupełnie inaczej rzecz ma się w przypadku najgłośniejszego filmu opowiadającego o konfrontacji przybywającego z Zachodu (z USA) młodego człowieka ze stambulską, czy szerzej turecką, rzeczywistością. *Midnight Express* to wyprodukowany w 1978 r. film Alana Parkera na podstawie scenariusza Oliveira Stone'a. *Midnight Express* opowiada historię amerykańskiego studenta, który trafia do więzienia próbując wywieźć ze Sztambułu 2 kilogramy haszyszu³³⁶. W pewnym stopniu ze względu na napiętą sytuację polityczną między USA a Turcją, Billie Hayes jest traktowany wyjątkowo surowo, jego wyrok, początkowo dość łagodny, po kilku latach zostaje drastycznie zwiększony. Sztambuł, a co dalej za tym idzie, cała Turcja, w filmie pokazana jest jako niemal przedsionek piekła, kraj skorumpowany, zacofany cywilizacyjnie, rządzony przez chciwych i niemoralnych polityków, system sądowiczy nie

³³⁶ <https://www.filmweb.pl/film/Midnight+Express-1978-7714>, dostęp 20.08.2019 r.

funkcjonuje poprawnie i jest w pełni uzależniony od łapówek i potrzeb wpływowych osób, nie mówiąc już o systemie penitencjarnym, który przypomina bardziej carskie obozy zesłania w XIX wieku niż państwowe więzienie funkcjonujące w drugiej połowie wieku XX. Wszyscy Turcy pojawiający się w filmie przedstawieni są jako zdehumanizowani, działający na podstawie skrzywionego instynktu, nie refleksji, a chciwości i zepsucia, są bezmyślni i okrutni. W całym filmie nie ma wśród mieszkańców Turcji ani jednej postaci, która zaprzeczałaby tej wizji. Poza pięknymi panoramicznymi ujęciami miasta, wschodów i zachodów słońca nad Bosforem, z dominującą sylwetką zabudowań pałacu Topkapı i meczetów w dzielnicy Sultanahmet, w mieście wszystko jest nieudane, brzydkie, rozpadające się. Ogólne wrażenie, które można odnieść oglądając film jest jednoznaczne. Jak mówi w pierwszych scenach filmu Susan, narzeczona głównego bohatera: „W Turcji wszystko zawsze jest odwrotnie”. I faktycznie, po obejrzeniu filmu *Midnight Express*, można odnieść wrażenie, że Turcja, Stambuł, jak również sami Turcy są jedynie karykaturą zachodniego świata, że proces modernizacji wdrażany w kraju od dziesięcioleci zupełnie się nie powiódł, wręcz odwrotnie, lokalna tradycja w połączeniu z zachodnimi instytucjami przyczyniła się do powstania odrażającej i zbrodniczej hybrydy. W mowie kończącej drugi proces sądowy bohatera Billie Hayes mówi o tym, jak bardzo nienawidzi Turcji i Turków.

Scenariusz filmu oparty został na faktach, co wzmacnia siłę przekazu i do pewnego stopnia przekonuje widza o obiektywnym charakterze relacji. Film oparty dokładnie na autobiograficznej książce napisanej przez Williama Hayesa o tym samym tytule ma jeszcze większą siłę przekazu, trudniej z nim dyskutować. Co interesujące, sam Hayes uznaje, że film przedstawia Turcję i Turków w bardzo złym świetle i oficjalnie o tym mówi, między innymi w wywiadzie udzielonym w 1999 roku³³⁷. Kilka lat później, podczas wizyty w Turcji, Hayes oficjalnie przeprosił za szkody, które narodowi tureckiemu i Republice Tureckiej wyrządził film *Midnight Express* poprzez szerzenie na świecie nieprawdziwego obrazu.

W przypadku filmu *Midnight Express* trudno mieć wątpliwości, co do tego, że twórcy w świadomy sposób, być może motywowany również względami ówczesnej sytuacji politycznej, zarysowali obraz Turcji jako kraju zacofanego, orientalnego, rządzonego przez skorumpowanych okrutnych ludzi. Zupełnie innym przykładem jest kolejna znana zachodnia produkcja, mianowicie film w reżyserii Oliviera Megatona, ze scenariuszem Luca Bessona, który był również producentem tego filmu, z Liamem Neesonem w roli głównej –

³³⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=WMsNPCVbNhw>, https://www.youtube.com/watch?v=_JTRs8e-FRk, dostęp 24.08.2019 r.

Uprorowadzona 2 (w oryginalnej wersji francuskiej obowiązuje angielski tytuł *Taken 2*)³³⁸. Premiera filmu miała miejsce w roku 2012. Jak sam tytuł wskazuje, film jest drugą częścią filmu *Uprorowadzona*, z roku 2008³³⁹. Pierwsza część opowiada o tym jak główny bohater, grany przez Neesona Bryan Mills odbija z rąk porywaczy swoją córkę – porywaczami są albańscy handlarze kobietami, wielu z nich ginie przy tej okazji. W filmie *Uprorowadzona 2* główny bohater i jego żona zostają uprowadzeni podczas wakacji spędzanych w Stambule. Pierwsze sceny filmu to pogrzeb albańskich mężczyzn zabitych w czasie akcji przez głównego bohatera – jeden z ojców na głos poprzysięga zemstę. Oba filmy przedstawiają określone przestrzenie i grupy jako niebezpieczne, bo orientalne, pochodzące spoza obszaru znanego zarówno bohaterom filmy, jak i jego widzom. Albańscy porywacze i stambulskie ulice nie stanowią tu jedynie tła wydarzeń. Jest to film akcji, więc najbardziej liczą się ucieczki, pościgi, strzelanina, jednak kontekst, w którym odbywa się cała akcja jest również znaczący i zawiera pewną tezę dotyczącą relacji między tym, co znane, własne i bezpieczne a tym, co nieznane, obce i zagrażające. Albańscy bohaterowie są muzułmanami, co jest podkreślane od pierwszej sceny filmu, zlecenie na porwanie bohaterów zostaje przekazane w albańskiej instytucji rządowej, co podkreśla klanowy charakter państwa i nieprzejrzystość procesów w nim zachodzących. Decydują się na przeprowadzenie akcji również w kraju muzułmańskim, gdzie domniemana korupcja i stanowiąca istotny element rzeczywistości przestępczość zorganizowana, stanowią dla tych działań po prostu wsparcie. Obraz ten równocześnie doskonale współgra ze stereotypowym zachodnim obrazem tego, co związane z islamem.

Do porwania dochodzi podczas wakacji w Stambule – wybór miejsca pokazuje, że mimo modernizacji, miasto to nadal kojarzy się/ma się kojarzyć z przestrzenią nie do końca bezpieczną, doskonałą do planowania zbrodni. W przypadku tego filmu kolejny raz możemy odnieść wrażenie, że narracja ma charakter neutralny, a miasto jest jedynie jej atrakcyjnym tłem. Jednak wybór zarówno narodowości porywaczy w pierwszym filmie, jak i miejsca porwania w drugim, w sposób aż nazbyt oczywisty stanowi grę z zachodnimi emocjami związanymi ze światem muzułmańskim, który od lat konsekwentnie przedstawiany jest w telewizji, radiu, książkach i filmach, jako stanowiący kolebkę terroryzmu.

Stambuł pojawia się również w filmie sensacyjnym *The International*, w reżyserii Toma Tykwera, który miał premierę w 2009 roku³⁴⁰. To historia agenta Interpolu (gra go Clive Owen) i asystentki prokuratora generalnego USA (Naomi Watts), którzy wspólnie próbują rozwiązać

³³⁸ <https://www.filmweb.pl/film/Uprorowadzona+2-2012-539594>, dostęp 23.08.2019 r.

³³⁹ <https://www.filmweb.pl/film/Uprorowadzona-2008-401089>, dostęp 23.08.2019 r.

³⁴⁰ <https://www.filmweb.pl/film/The+International-2009-442784>, dostęp 20.08.2019 r.

zagadkę działającego na szeroką skalę gangu handlarzy bronią. Jedną z osób zaangażowanych w działalność międzynarodowej grupy przestępczej jest mieszkający w Stambule Turek. Miasto pokazane jest od strony mostu Galata, z perspektywą na przystań Eminönü i dzielnice Fatih oraz Sultanahmet. Kluczowa rozmowa dotycząca dużej transakcji odbywa się w podziemiach Meczetu Bajazyda, z którego akcja przenosi się na położony niedaleko targ książek (tur. *Sahaflar Çarşısı*), następnie zaś na Wielki Bazar, kończy się zaś brawurową pogonią po stambulskich dachach.

***Pociąg do Stambułu* Grahama Greene’a – pociąg jako most**

Pociąg do Stambułu (ang. *Stamboul Train*, w USA wydana jako *Orient Express*) to powieść autorstwa Grahama Greene (1904-1991), angielskiego powieściopisarza, dramaturga i dziennikarza. Książka ukazała się w roku 1932, a w 1934 roku powstała filmowa adaptacja filmu, pod tytułem *Orient Express*. Był to pierwszy międzynarodowy sukces wydawniczy autora. Pod pozornie prostą rozrywkową fabułą, w której znajdujemy zbrodnie, namiętności i wielką politykę, autor ukrył krytykę stosunków społecznych, wyciągając na światło dzienne kwestie antysemityzmu, nierówności społecznych, mieszczańskiej podwójnej moralności i politycznych autorytaryzmów, coraz szerzej rozpowszechniających się w Europie lat 30. Choć *Pociąg do Stambułu* samego Stambułu dotyczy w niewielkim stopniu, jest to dla nas pozycja interesująca – jako jedna z najbardziej znanych książek, których fabuła wiąże się z najbardziej znanym, ekskluzywnym i atrakcyjnym połączeniem kolejowym Europy. Stambuł na mapie tworzonej przez powieść Greene’a stanowi punkt docelowy, koniec mostu, miejsce, w którym rozplątane zostają wszystkie węzły i rozwiane wszelkie wątpliwości. Nie wszystkim bohaterom jest jednak dane dojechać aż tutaj, los przygotował dla nich inne zakończenia. W tym kontekście *Pociąg do Stambułu* stanowi interesujący przykład wykorzystania motywu pociągu/Orient Expressu/Stambułu jako przestrzeni łączącej i dzielącej równocześnie, mostu, którym podążają bohaterowie.

Graham Greene wykorzystuje słynne połączenie kolejowe do pokazania różnorodnych historii swoich bohaterów – każde z nich pochodzi z innego świata, ma odmienne problemy, kryje własne tajemnice i zmierza ku ukrytym zazwyczaj celom. Bohaterowie wsiadają i wysiadają na kolejnych stacjach: Ostenda, Kolonia, Wiedeń, Subotica – im dalej jadą, tym mniejszą kontrolę wydają się mieć nad własnym życiem i własnymi losami. Podróż jest pretekstem do przyjęcia dystansu, czasowej zmiany punktu widzenia, niekiedy odkrycia siebie

na nowo. W powieści tytułowy pociąg przedstawiony zostaje jako przestrzeń „pomiędzy”, miejsce, w którym na chwilę zatrzymuje się czas, miejsce, które zmusza bohaterów do oderwania się na moment od swojego życia. Najbardziej znany pociąg Europy staje się mostem, tym razem tylko między krajami i kulturami, lecz między różnymi etapami życia każdego z bohaterów. W pociągu, pasażerowie, niczym kosmonauci, poruszają się wbrew zasadom panującym na zewnątrz.

Łagodny blask zalewał przedziały. Przez moment aż chciał się wierzyć, że słońce pragnie wyrazić miłość i oddanie dla rodzaju ludzkiego. A tymczasem ludzie poruszali się niczym ryby w wodzie, wolni od grawitacji, lecący bez skrzydeł, ciągnięci przez lokomotywę w wagonach ze szkła i metalu. Promienie słońca zamieniały brzydkie twarze i bezkształtne sylwetki, jeżeli nie w piękno, to przynajmniej w groteskowe formy, dziwne i zupełnie niepodobne do swych pierwowzorów. Podróżowały one na złotej fali, wznosiły się i upadały, szeptały, chrapały, marzyły i śniły. Nie były więźniami swoich małych akwariów, ponieważ w godzinie świtu nie zdawały sobie sprawy ze swego uwięzienia³⁴¹.

Każdy z bohaterów wsiada do pociągu będąc w środku własnej historii. Carleton Myatt jedzie do Stambułu załatwiać ważny interes, związany z rodzinnym biznesem, który przejął od ojca. Carol Musker zaczyna pracę w tamtejszej rewii, mając nadzieję na znaczną poprawę swojej dotychczasowej sytuacji materialnej. Janet Pardoe ma spotkać się z wujem, jedynym pozostałym przy życiu krewnym, mając nadzieję, że ten wskaże jej kierunek, w którym powinna poprowadzić dalsze życie. Dziennikarka i partnerka Janet, Mabel Warren, znajduje się na pokładzie pociągu przypadkiem, ma jedynie przeprowadzić wywiad z Pisarzem Q.C. Savorym, który również udaje się do Stambułu, ostatecznie jednak jedzie dalej, tropiąc doktora Czinnera. Doktor Czinner, jugosłowiański lekarz, działacz społeczny i komunista, ukrywając się za fałszywym brytyjskim paszportem po latach wygnania jedzie do Belgradu wesprzeć rewolucję organizowaną przez jego krajan. Josef Grünlich, złodziejasek i morderca, wsiada do pociągu, aby uciec przed wymiarem sprawiedliwości.

Podczas podróży pociągiem, która w najdłuższej wersji (z Ostendy do Stambułu) trwa trzy doby, bohaterowie mają możliwość oderwać się na chwilę od siebie samych i swoich historii oraz przejrzeć w lustrze relacji z nowo poznanymi osobami. Mają szansę przez chwilę spróbować się poczuć kimś innym, nowym, nałożyć maskę i grać. Okazuje się to jednak trudnym zadaniem. Podróż pociągiem jest równocześnie drogą, mostem, który prowadzi do konkretnego celu w przestrzeni, może jednak równocześnie prowadzić do zupełnie nieznanego

³⁴¹ G. Greene, *Pociąg do Stambułu*, Wydawnictwo Albatros Andrzej Kuryłowicz, Warszawa 2015, s. 65.

przeznaczenia w życiu. Pociąg stanowi przestrzeń inną niż wszystkie, zmuszającą bohaterów do oderwania się od problemów dnia codziennego. Główna postać powieści, Carleton Myatt, biznesmen o żydowskich korzeniach, w pociągu próbuje znaleźć wytchnienie, czas i miejsce na przemyślenie własnych spraw i strategii przyszłych działań wobec współpracowników.

W pociągu, niezależnie od jego prędkości, pasażerowie zmuszeni są do odpoczynku. Na małej przestrzeni pomiędzy ścianami wagonów bezużyteczne są jakiekolwiek emocje, bezsensowna jakakolwiek aktywność, poza aktywnością umysłu. A tę aktywność można tu rozwijać bez obawy, że coś ją nagle zakłóci. Świat właśnie zaciskał się nieprzyjemnie wokół Eckmana i Steina, telegramy zakłócały spokój ich myśli i sielankowy nastrój wystawnych przyjęć wydawanych raz po raz w innym domu. W pędzącym, dudniącym ekspresie hałas i wstrząsy wydawały się natomiast czymś tak oczywistym, że po krótkim czasie umysł odbierał je jako absolutną ciszę. Wszelka gwałtowność ruchów wyobrażalna była jedynie na zewnątrz pociągu i Myatt nie miał wątpliwości, że w ciągu trzech dni dotrze spokojnie na miejsce, z planami skonkretyzowanymi w ciszy wagonów. Gdy te trzy dni miną, doskonale będzie wiedział, jak postępować wobec Steina i pana Eckmana³⁴².

Losy bohaterów splatają się na pokładzie pociągu – pozornie na chwilę, początkowo pojawiające się relacje wydają się płytkie i bez znaczenia. Każdy pozostaje w swojej skorupie, próbuje udawać kogoś odrobinę innego. Ostatecznie okazuje się jednak, że ta przestrzeń „pomiędzy”, pokład pociągu, most, który przekraczają bohaterowie ma również wymiar symboliczny, transgresyjny pociąg, podróż, Stambuł (jako miejsce docelowe) stają się pretekstem, przykładową sytuacją, w której bohaterowie mają możliwość spojrzeć w głąb siebie, równocześnie wypróbowując wobec nowo poznanych osób kolejne maski, różne, często zaskakujące ich samych, wersje własnej osoby. Długa podróż pociągiem staje się czasem bycia/niebycia, kolejny raz przestrzenią „pomiędzy”, mostem wytyczonym między dwoma punktami w przestrzeni i dwiema rzeczywistościami życia. Nowe, przypadkowe relacje okazują się determinować dalsze życie bohaterów. Poznane w pociągu osoby pozwalają określić życiowe priorytety i odnaleźć nowe kierunki. Doświadczenie długotrwałego przebywania w przestrzeni „pomiędzy”, czyli w przestrzeni mostu może intensyfikować i zmieniać doznania. Myatt sam nie potrafi określić jak kategoryzować relację z Coral Musker – jako jednorazową historię, romans? A może coś poważniejszego? W rzeczywistości podróży trudno jest rozumieć nawet własne emocje:

Dziewczyna jest sympatyczna, miła i bardzo zwyczajna. Mógłbyś znaleźć wiele takich każdego wieczoru na Spaniards Road. A jednak, mimo tych wewnętrznych perswazji nie mógł pozbyć się wrażenie, że ta przygoda ma w sobie coś nowego, świeżego, nieznanego. Może chodzi tylko o

³⁴² Ibidem, s. 26.

sytuację? O to, że znajduje się w pociągu pędzącym z prędkością stu kilometrów na godzinę, w przedziale, w którym łóżko ma szerokość najwyżej sześćdziesięciu centymetrów?³⁴³

Kiedy przyglądamy się bliżej, przestrzeń pociągu jedynie pozornie pozwala na oderwanie się od własnej codziennej roli i pozycji. Relaks i chwila zapomnienia nie należą się w równej mierze wszystkim. Także tutaj, w pociągu, panuje podział, widoczne są nierówności, które wyraźnie zarysowuje podział na klasy w pociągu. Ten oparty na statusie materialnym podział często jeszcze wyraźniejszy i bardziej jednoznaczny czy nieprzekraczalny niż w codziennym życiu. Również w samym pociągu widzimy podziały, nieprzekraczalne niemal bariery, przestrzenie, które rzadko łączą mosty:

Myatt mijają przedziały drugiej klasy, w których nie było kuszetek. Nieogoleni mężczyźni w wymiętych ubraniach, bez kamizelek, porozkładali się na siedzeniach w niedbałych pozach. Kobiety w zakurzonych siateczkach chroniących fryzury, a przypominających trochę sznurkowe torby na zakupy, siedziały równie nieporządnie, pamiętając jednak, by mocno naciągać suknie na kolana. Wielkie piersi oraz wąskie uda i małe piersi, a to uda tworzyły beznadziejny przekładaniec ciał w tej ograniczonej przestrzeni³⁴⁴.

Co więcej, podziały wynikające z codziennego życia pozostają, nawet jeżeli pozornie udaje się je zatuszować pieniędzmi czy pozycją społeczną. Podziały te i różnice okazują się nieusuwalne, ponieważ wrosły w osoby należące do grup wykluczonych. Problem ten dotyczy Carletona Myatta, bogatego biznesmena, bez trudu odnajdującego się w towarzystwie, nieskąpiącego pieniędzy w podróży, prześladowanego jednak na każdym kroku ze względu na bycie Żydem. Jedyne, co pozwala mu odzyskiwać pewność siebie i dobre samopoczucie, to świadomość własnej zamożności i możliwości, które otwierają się przed nim. Już na początku podróży Myattowi udaje się załatwić przywilej w postaci samodzielnego przedziału sypialnego. Za ten luksus musi jednak słono zapłacić:

Z ulgą jednak przypomniał sobie co można kupić za pieniądze. Nie można co prawda nabyć uprzejmości, można jednak być szybszym od innych ludzi. Pierwszy przeszedł kontrolę celną i zanim nadejdą kolejni pasażerowie, miał nadzieję, że załatwi dla siebie w pociągu samodzielny przedział sypialny. Nienawidził rozbierać się w obecności innych. Zdawał sobie sprawę, że wykupienie przedziału będzie go kosztowało drożej, dlatego że jest Żydem; nie wystarczy grzecznie zapytać i wręczyć suty napiwek³⁴⁵.

³⁴³ Ibidem, s.177.

³⁴⁴ Ibidem, s. 31.

³⁴⁵ Ibidem, s. 16.

Podobnie pisarz Q. C. Savory, który mimo ogromnego sukcesu wydawniczego, nadal czuje się przede wszystkim urodzonym w Balham przedstawicielem londyńskiego proletariatu. Niezależnie od tego, że Savory'emu udało się postawić most pozwalający mu na przejście między społecznymi i finansowymi dołami, a „wielkim światem”, autor wie, że jego pozycja nigdy nie będzie całkowicie pewna. Savory odczuwa to szczególnie mocno, podobnie zresztą jak Myatt, w towarzystwie Janet Pardoe – uosobienia luksusu i wyższej klasy:

Janet była doskonale ubrana, „mówiła jak dama” i z podziwem czytała jego książki. Te trzy fakty miały dla niego ogromne znaczenie. Wciąż pamiętał, że przecież urodził się w Balham i wciąż słyszał w jego głosie cockney. Po sześciu latach nieustannych sukcesów wyrażanych liczbą sprzedanych książek: 2000, 4000, 10 000, 25 000, 100 000, wciąż nie czuł się pewnie w towarzystwie dobrze ubranych kobiet. [...] Dlatego teraz, skrycie podziwiając urodę Janet Pardoe, Savory nie myślał o swoim koncie w banku, o honorariach, wypłatach ani o czytelnikach, którzy płakali nad jego słowami pełnymi patosu albo śmiali się z jego cockneyowskiego poczucia humoru: myślał o długich schodach londyńskich salonów, szerokich drzwiach otwierających się przed nim, słyszał, jak kamerdynerzy z szacunkiem anonsują jego osobę, widział twarze kobiet i mężczyzn zwracające się ku niemu z zainteresowaniem i uznaniem³⁴⁶.

Czytelnicy mają okazję zobaczyć jak pozorne są kategorie, którymi operują bohaterowie, jak dalece maski nałożone przez nich na czas podróży determinują odbiór poszczególnych osób. Janet Pardoe, która stanowi dla Myatta i Savory'ego w czasie podróży nieosiągalny punkt aspiracji, kobietę z wyższych sfer, dla której żaden z nich nie jest wystarczająco dobry, sama jest tak naprawdę na wielu poziomach wykluczona. Po pierwsze jest sierotą i nie posiada żadnego majątku – z tego między innymi powodu, w nadziei na uzyskanie pomocy, jedzie odwiedzić wuja w Stambule. Po drugie według tradycji jest Żydówką, podobnie jak jej matka – w międzywojennej Europie żydowskie pochodzenie było raczej obciążeniem niż atutem. Po trzecie wreszcie, Janet żyje w homoseksualnym związku ze znacznie starszą od siebie dziennikarką i alkoholiczką, Mabel Warren, która ją utrzymuje. Zestawienie obrazu siebie, który udaje się stworzyć Jane Pardoe podczas podróży pociągiem, dzięki nienagannym manierom, pięknemu językowi i ekskluzywnym ubraniom, z jej faktyczną sytuacją, wydaje się idealnym podsumowaniem całej powieści.

³⁴⁶ Ibidem, s. 154-155.

Koniec podróży – Stambuł

Samo miasto przedstawione jest w powieści w niewielkim stopniu – pozostajemy cały czas w europejskiej, uprzywilejowanej i luksusowej części Stambułu, w hotelach, restauracjach, kabaretach. Dręczące w tym czasie miasto i Turcję problemy zostają przedstawione w tle. Czytając o hotelu, w którym zatrzymują się podróżni, dowiadujemy się, że czasy świetności, podobnie jak sam Stambuł, ma już za sobą:

Wielki hotel o krzykliwej architekturze, z podłogą wyłożoną terakotą, międzynarodowym personelem i restauracją, która była imitacją Błękitnego Meczetu, wybudowany został przed wojną. Teraz, gdy rząd przeniósł się do Ankary, a Stambuł musiał rywalizować w dziedzinie turystyki z Pireusem, trochę podupadł. Zredukowano liczbę personelu i czasami gość długo musiał czekać, aby spełniono jego życzenie. Jednak za recepcyjnym kontuarem pan Kalebdżian, w nienagannym garniturze, wciąż opierał się ogólnej inercji³⁴⁷.

Po przyjeździe bohaterów do Stambułu ich historie znajdują swoje właściwe rozwiązanie. Niewielu udało się dotrzeć aż tutaj – Myattowi, Janet Pardoe, Q.C. Savory’emu i Grünlichowi). Życie, które na pokładzie pociągu nabrało tempa i kolorytu, jak również zyskało niepokojący wymiar, z powrotem wraca na właściwe (niezależnie od tego dawne, czy nowe) tory. Przede wszystkim, handlujący rodzinami Carleton Myatt, który przez cały czas podróży czuł się zagubiony i niepewny, zarówno ze względu na nieustanne szykany i uwagi związane z jego żydowskim pochodzeniem, jak i z zaskakującą relacją z młodą tancerką, Coral Musker, po przybyciu do Stambułu, odzyskuje rezon i pewność siebie. Wystarcza mu dotarcie do przestrzeni międzynarodowego, luksusowego hotelu, która jest mu dobrze znana i którą udało mu się podporządkować, dzięki posiadanym pieniądzom i kontaktom:

Myatt był szczęśliwy. Oto wreszcie znalazł się na swoim gruncie; był w hotelu klasy międzynarodowej, w oazie, którą bardzo dobrze znał. Koszmar Suboticy stracił jakiekolwiek znaczenie, gdy do Myatta zbliżył się Kalebdżian. Myatt cieszył się, że Janet Pardoe może zobaczyć, z jakim szacunkiem jest traktowany i rozpoznawany w jednym z najlepszych hoteli na świecie, usytuowanym tak daleko od jego rodzinnego domu³⁴⁸.

Ponadto Myatt dowiaduje się, że Janet Pardoe jest siostrzenicą współpracującego z nim Steina oraz że jej matka była Żydówką. Całkowicie zmienia to jego dotychczasowy stosunek do dziewczyny. Wcześniej był skrupowany, teraz czuje się pewnie, wie na ile może sobie

³⁴⁷ Ibidem, s. 292.

³⁴⁸ Ibidem, s. 294.

pozwolić, jakie są właściwe kody zachowań, ma jasność jak postępować z Janet i jej wujem, panem Steinem. Całkowicie zmienia to jego zachowanie, jak również podejście. Nagle wszystko staje się dla bohatera jasne, jego wątpliwości odnośnie potrzeb życiowych, pragnień i chęci krystalizują się:

W tym momencie Myatt zrozumiał, że nie pragnie niczego bardziej niż spokojnego życia i statecznej przyszłości. Przypomniawszy sobie Coral i ich dziwne spotkanie; a przecież wydawało mu się wówczas, że wszystko jest oczywiste i tak znajome, jak dym z papierosa. Jej twarz odpłynęła gdzieś w odległe zakamarki jego pamięci, gdyż stopniowo wszystko, co związane było z pociągiem, zaczynało pogrążyć się w ciemnej strefie umysłu Myatta³⁴⁹.

Podobnie jak w *Morderstwie w Orient Expressie*, w *Pociągu do Stambułu* przestrzeń pociągu staje się swoistym mostem czy raczej przestrzenią „pomiędzy”. Ponieważ bohaterowie nie znali się wcześniej, mają możliwość budowania nowej tożsamości na czas podróży, ze względu na oderwanie od codziennej rzeczywistości, mogą udawać kogoś, kim nie są, a kim chcieliby być. Równocześnie, ponieważ wszyscy podróżują w takich „maskach”, są wyczuleni na nieprawdziwe komunikaty wysyłane przez inne osoby. Przestrzeń pociągu/mostu jest więc równocześnie bezpieczna i pozwalająca na dowolność, a nawet wolność – uwolnienie się od codziennych ograniczeń; ale i zagrażająca – uważne spojrzenia współpasażerów mogą wydobyć znacznie więcej niż byśmy chcieli. Nie wszyscy bohaterowie docierają na drugą stronę mostu – niektórym po prostu się to nie udaje (doktor Czinner, Janet Pardoe, Coral Musker). Szczęśliwcy, którzy wysiadają w Stambule, mimo innego otoczenia, obcego miasta i egzotyki, wracają do codzienności i swoich prawdziwych tożsamości.

Mostem jest Stambuł czy pociąg do niego? – Turcja i Stambuł w czasie II wojny światowej

Przystąpienie Imperium Osmańskiego do I wojny światowej po stronie państw osi i sojusz z Niemcami zdeterminowały powojenne dzieje Turcji – znalezienie się w obozie przegranych, znaczące zmniejszenie terytorium państwa, niekorzystne rozwiązania ekonomiczne. Nauczone tym doświadczeniem władze tureckie w czasie II wojny światowej uparcie starały nie opowiadać się po żadnej ze stron i przez lata lawirowały między „młotem a kowadłem”, oficjalnie zachowując neutralność. W roku 1939 turecki prezydent İsmet İnönü podpisał układ o wzajemnej pomocy z Wielką Brytanią i Francją, w czerwcu 1941 roku zaś

³⁴⁹ Ibidem, s. 318.

pakt o nieagresji z Niemcami³⁵⁰. Dzięki statusowi państwa neutralnego Turcja miała m.in. możliwość dbania o swoich obywateli w sposób bardzo szeroki, a nawet wymagania od państw po obu stronach wojennego konfliktu opieki nad własnymi obywatelami, w tym pochodzenia żydowskiego. Oficjalnie neutralny Stambuł, znajdujący się na przecięciu wielu szlaków drogowych i handlowych, stał się swoistą przystanią dla wielu uciekinierów, miejscem, do którego i przez które uciekano od wojny. Stambuł był w czasie II wojny światowej również miastem, w którym przebywało wyjątkowo dużo szpiegów wojennych pracujących dla różnych państw i instytucji, usiłujących na wszelkie sposoby pozyskać niezbędne im informacje. Kolejny raz w historii Stambuł był postrzegany, a także przedstawiany jako most – dla osób uciekających przed wojenną pożogą, dla szpiegów, którzy szukali tam informacji dla siebie, dla władz państw biorących udział w wojnie. Stambuł mógł być w różny sposób użyteczny.

Jednym z tematów o największym znaczeniu w czasie II wojny światowej, podobnie jak w całej Europie, była kwestia Żydów prześladowanych przez nazistów w krajach Europy. Ze względu na neutralny status Turcji, Stambuł wydawał się wybawieniem – miastem, w którym można bezpiecznie się ukryć lub miejscem tranzytowym, pierwszym punktem przesiadkowym w dalszej drodze – zazwyczaj do Palestyny. Na przestrzeni powojennych dziesięcioleci temat żydowskiej obecności i nieobecności w Stambule w czasach wojennych stał się tym bardziej istotny, że zaczął być poruszany w wielu kontekstach i na różnych płaszczyznach. Stał się między innymi elementem oficjalnego dyskursu państwowego, narzędziem budowania pozytywnego obrazu państwa i neutralizowania negatywnych opinii, związanych z polityką wobec mniejszości tradycyjnie zamieszkujących Turcję. Aby zobrazować tę kwestię przyjrzymy się jednej z najbardziej znanych, wydawanej na całym świecie powieści autorstwa Ayşe Kulin – *Ostatni pociąg do Stambułu* i przeanalizujemy pokazaną w niej historię w kontekście prawdziwych wydarzeń i oficjalnej polityki państwa tureckiego w tym zakresie, jak również dyskursu związanego z tym tematem, który od prawie trzech dziesięcioleci jest konstruowany w niezwykle skuteczny sposób. Władze tureckie od ponad 20 lat usiłują zbudować wizerunek państwa tureckiego jako wyjątkowo przyjaznego Żydom i aktywnie wspierającego Żydów uciekających przed Holokaustem w czasie II wojny światowej. Kwestia ta jest jednak znacznie bardziej skomplikowana.

Obraz Turcji jako kraju przyjaznego Żydom, a wręcz bezinteresownie stojącego w ich obronie, zaczęto wywodzić z historii XV wieku, kiedy to sułtan Bajazyd II zdecydował się zaprosić do Imperium Osmańskiego sefardyjskich Żydów wygnanych w 1492 roku z Katalonii

³⁵⁰ E.J. Zürcher, *Turcja: od sułtanatu do współczesności*, op. cit., s. 260.

przez Ferdynanda Aragońskiego i Izabelę Kastylijską. Dyskursywna koncepcja łącząca działania tureckich dyplomatów w czasie II wojny światowej z czasami piętnastowiecznego sułtana jest stosunkowo młoda, sięga przełomu lat 80. i 90. XX wieku, kiedy pojawił się pomysł oficjalnego świętowania 500-lecia zaproszenia wygnanych Żydów sefardyjskich do Imperium Osmańskiego. Pomysł narodził się wśród członków społeczności żydowskiej w Turcji i został podchwycony przez tureckie władze, a następnie wykorzystany do budowania pozytywnego wizerunku państwa tureckiego³⁵¹. Fundacja Pięćsetlecia (ang. *Quincentennial Foundation*, tur. *500.Yıl Vakfı*) zajmująca się organizacją obchodów pięćsetlecia stopniowo rozwinęła obszar swojej działalności³⁵². W wydawanych przez fundację publikacjach zaczęto opisywać trzy wydarzenia łącząc je nicią osmańskiego i tureckiego altruizmu oraz filosemityzmu: historyczne zaproszenie Żydów przez Bajazyda II, zaproszenie przez Atatürka w latach 30. XX wieku niemieckich naukowców zwolnionych z uniwersytetów ze względu na żydowskie pochodzenie oraz pomoc, którą udzielali Żydom tureccy dyplomaci działający w Europie w czasie II wojny światowej³⁵³. Powieść Ayşe Kulin *Ostatni pociąg do Stambułu* doskonale wpisuje się w ten dyskurs.

Jeżeli jednak przyjrzeć się faktom, zarówno zaproszenie Żydów sefardyjskich przez Bajazyda II, jak i historia sprowadzenia w latach 30. XX wieku niemieckich naukowców żydowskiego pochodzenia nie opierała się na altruistycznych pobudkach rządzących, jak próbują pokazać oficjalne tureckie źródła. Działanie tureckiego rządu, a wcześniej sułtana, w wielu publikacjach przedstawiane jest jako wynikające z humanitarnych pobudek i chęci niesienia pomocy zmuszonym do rezygnacji z pracy w nazistowskich Niemczech Żydom³⁵⁴. Dla Bajazyda II sprowadzenie Żydów wiązało się z rozwojem gospodarczym – była to liczna grupa wysoko wykwalifikowanych rzemieślników i kupców, grup, które miały szansę pozytywnie wpłynąć na sytuację ekonomiczną nad Bosforem. Również Mustafa Kemal Atatürk podjął decyzję o zaproszeniu grupy ok. 200 profesorów, którzy utracili obywatelstwo niemieckie, mając jasny cel zreformowania systemu wyższej edukacji w Turcji. Uчени rozpoczęli wprowadzanie nowoczesnego systemu kształcenia w uczelniach wyższych, w takich obszarach jak medycyna, nauki przyrodnicze, filozofia, czy ekonomia³⁵⁵. Przeprowadzona

³⁵¹I. Bahar, *Turkey and the rescue of Jews during the Nazi era: a Reappraisal of Two Cases; German-Jewish scientists in Turkey & Turkish Jews in Occupied France*; University of Pittsburgh, 2012 (rozprawa doktorska, nieopublikowana), s. 10.

³⁵²http://www.muze500.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=120&lang=en, dostęp: 13.04.2019 r.

³⁵³I. Bahar, *Turkey and the rescue of Jews during the Nazi era*, op. cit., s. 12.

³⁵⁴Ibidem, s. 75.

³⁵⁵N. Kelek, *Słodko-gorzka ojczyzna. Raport z serca Turcji*, Wydawnictwo „Czarne”, Wołowiec 2011, s. 218.

przez Izzeta Bahara analiza ówczesnych dokumentów, prowadzi do konkluzji, że żydowskie pochodzenie zaproszonych do Turcji naukowców miało niewielkie znaczenie – przyjeżdżali oni jako europejscy naukowcy, reformatorzy wprowadzający europejski system oświaty wyższej w młodym tureckim państwie³⁵⁶. Fakt, że naukowcy byli Żydami był o tyle istotny, że zaważył na wydaleniu ich z nazistowskich Niemiec i konieczności szukania zatrudnienia za granicą. W Turcji mieli oni status bezpaństwowców, tur. *haymatloz*³⁵⁷, i wcale nie byli traktowani w sposób preferencyjny. Już w czasie wojny, gdy naukowcom wygasały kontrakty na tureckich uczelniach, nie były one odnawiane, choć władze musiały wiedzieć, że przedłużenie pobytu jest dla mieszkających w Turcji naukowców szansą na przeżycie³⁵⁸. Części z nich udało się wyjechać m.in. do USA i Palestyny. O ich losie, po raz kolejny decydowała polityka – neutralna Turcja nie chciała się narażać żadnej ze stron konfliktu. W 1944 roku część niemieckich uczonych została internowana w głąb Anatolii. Interesująca pod tym względem jest analiza wystawy *Haymatloz*, zorganizowanej przez Instytut Geothego, opowiadającej o losach tej grupy. Była ona pokazywana w 2000 roku w Berlinie, a w 2007 roku w Stambule i innych tureckich miastach. Necla Kelek pokazuje, że zarówno same ekspozycje, jak i katalogi przygotowane z ich okazji różniły się znacząco – wersja turecka jest znacznie krótsza, nie zawiera części biogramów, które redaktorom tureckiej publikacji nie wydały się odpowiednie, wycięto również wypowiedzi krytykujące ówczesną Turcję³⁵⁹. Różni się również zawarty w katalogu zarys historyczny – w wersji niemieckiej opisano ludobójstwo Ormian, jak również okoliczności katastrofy statku Struma, na pokładzie którego zginęło kilkaset żydowskich uciekinierów, w większości kobiet i dzieci. Co więcej, na otwarcie niemieckiej wystawy nie przybył ówczesny ambasador Turcji w Niemczech, choć wcześniej zapowiadał swoją obecność. Tugay Uluçevik uznał za skandaliczną wzmiankę w katalogu o ludobójstwie Ormian³⁶⁰. Historia przybycia do Turcji niemieckich naukowców i sposób, w który jest ona przedstawiana przez władze tureckie, staje się jeszcze bardziej interesująca w kontekście łączenia tych wydarzeń z pomocą prześladowanym Żydom, której udzielali tureccy dyplomaci pracujący w Europie, a następnie sposobami przedstawiania tych wydarzeń oraz kontekstami, w jakich są one lokowane. Przykładem dla nas będzie powieść opowiadająca o wydarzeniach tych czasów.

³⁵⁶ I. Bahar, *Turkey and the rescue of Jews during the Nazi era*, op. cit., s. 77.

³⁵⁷ Ibidem, s. 74.

³⁵⁸ Ibidem, s. 89.

³⁵⁹ Ibidem, s. 217.

³⁶⁰ Ibidem, s. 222.

***Ostatni pociąg do Stambułu* – bohaterstwo tureckich dyplomatów**

Ayşe Kulin to znana na całym świecie turecka dziennikarka i pisarka, urodzona w 1941 roku. W swoich powieściach, pisanych lekkim językiem i prostych formalnie, porusza tematy społeczne, polityczne, historyczne. Jej książki cieszą się dużą popularnością w Turcji i za granicą. Powieści Ayşe Kulin opowiadają zazwyczaj o miłości i ważnych wydarzeniach historycznych, obserwowanych przez oczy bohaterów. Powieści Kulin stanowią raczej lekką literaturę, jednak istotne społecznie tematy zawsze pojawiają się w tle opowieści o wielkich uczuciach. Jednym z tematów, które regularnie pojawiają się w pracach Kulin, jest okres II wojny światowej i rola Republiki Tureckiej oraz jej dyplomatów w ratowaniu Żydów z terenów okupowanych przez III Rzeszę. Poniżej zajmiemy się analizą powieści *Ostatni pociąg do Stambułu* autorstwa tureckiej pisarki Ayşe Kulin, która opowiada o czasach II wojny światowej i tureckich dyplomatach pracujących w europejskich placówkach dyplomatycznych.

W książce *Ostatni pociąg do Stambułu* opisane zostały działania tureckich dyplomatów pracujących w placówkach konsularnych w ogarniętej wojną Europie, a pośrednio również politykę państwa tureckiego w tej kwestii. Jest to książka, która odniosła międzynarodowy sukces, została przetłumaczona na wiele języków, trwają prace nad jej adaptacją filmową. Niewątpliwie ma duży wpływ na opinię publiczną, zarówno w Turcji, jak i na świecie oraz przyczyniła się znacząco do zbudowania obrazu przyjaznej Żydom Republiki Tureckiej. W powieści poznajemy historię tureckiej rodziny, dwóch córek byłego osmańskiego paszy, Fazıla Reşata – Sabihy i Selvy. Sabiha wychodzi za mąż za dobrze rokującego dyplomatę i wyjeżdża z nim do Ankary. Natomiast Selva zakochuje się w koledze z klasy Rafaelu Alfandarim, pochodzącym ze znamienitej rodziny aptekarzy, którzy jednak są Żydami. Dla obu rodzin sytuacja jest nie do zaakceptowania, młodzi nie chcą rezygnować ze swojej miłości, wyjeżdżają do Francji, by rozpocząć nowe życie. Fazıl Reşat wyrzeka się córki, jednak, podobnie jak reszta rodziny, ogromnie za nią tęskni. Selva i Rafo układają sobie stopniowo życie w nowym kraju, na przeszkodzie staje im jednak II wojna światowa i prześladowania Żydów. W tym czasie z Ankary do konsulatu w Paryżu przyjeżdża współpracownik męża Sabihy i jej serdeczny przyjaciel – Tarık. Selva nawiązuje kontakt z Tarikiem, który bardzo jej pomaga, a także jej mężowi i dziecku w krytycznych sytuacjach związanych z paszportami, a ostatecznie z wyjazdem do Turcji. Decyzja o powrocie do Turcji jest dla Selvy i Rafo niezwykle trudna, jednak decydują się na nią mając świadomość, że w okupowanej Francji mogą nie przeżyć. Jedną z centralnych postaci powieści jest również Tarık, młody dyplomata, który wielokrotnie podejmuje zakończone sukcesem próby ratowania tureckich Żydów przed

wywiezieniem do obozów koncentracyjnych i niechybną śmiercią. Wielu obywateli Turcji zamieszkujących Francję nie posiada już ważnych tureckich paszportów, mieszkają we Francji od lat, a nawet dziesięcioleci – utrudnia to ich wyjazd do bezpiecznego obecnie kraju pochodzenia. Tarık, podobnie jak wielu jego kolegów z pracy, wystawia aktualne paszporty wszystkim osobom, które zgłaszają się do niego i ich rodzinom. Jak się okazuje, daje to możliwość poszerzenia grona osób, które mogą wyjechać do Turcji również o te, które z Turcją nie miały nigdy nic wspólnego – wystawiane są im fałszywe dokumenty. Tytułowy ostatni pociąg do Stambułu to zorganizowany przez Tarika i turecką ambasadę w Paryżu transport, którym kilkudziesięciu obywateli tureckich żydowskiego pochodzenia ma bezpiecznie wrócić do kraju. Są wśród nich Selva, Rafo i ich syn, jak również liczna grupa Żydów, którzy mają fałszywe tureckie paszporty. Mimo wielu trudności, całej grupie udaje się bezpiecznie dotrzeć do Stambułu. Selva i Rafo wracają również na łono rodziny, która w tych dramatycznych okolicznościach patrzy przyjaźniejszym okiem na ich związki.

W powieści *Ostatni pociąg do Stambułu*, jak również w historii II wojny światowej, Stambuł pełni różnorodne funkcje. W każdej z nich odnaleźć można pewien aspekt mostu. Stambuł jest więc po pierwsze punktem wyjścia, miejscem pierwszym, w którym zaczyna się historia – dla bohaterów Selvy i Rafo, którzy ze względu na wrogie nastawienie rodzin do ich związku (ona jest Turczynką i muzułmanką, on jest Żydem) uciekają ze Stambułu do Francji. Na miejscu stają się ofiarami brutalnej antysemitkiej polityki okupowanego przez III Rzeszę kraju. Ostatecznie Stambuł staje się więc też punktem dojścia, bezpiecznym miejscem, przystanią, do której zmierzają zarówno Selva i Rafo, jak i kilkudziesięciu innych bohaterów, aby ratować życie. Dla Selvy i Rafo Stambuł mieści się po obu stronach mostu – zależnie od tego, w którym momencie historii na nich spojrzymy. Dla wielu bohaterów powieści Stambuł jest faktycznie mostem, z którego mają zamiar uciec dalej na Wschód i tam się osiedlić, co najmniej do końca wojny. Bohaterowie powieści Kulin są cały czas „pomiędzy” – ani tu, ani tam, przestali przynależeć do miejsca początkowego i nie zapuścili korzeni w żadnym innym, a sytuacja polityczna zmusza ich do ucieczki.

Jeden z głównych bohaterów powieści, Tarık, w czasie II wojny światowej zostaje przeniesiony z Ankary do ambasady tureckiej w Paryżu. Dla młodego dyplomaty jest to ogromne wyzwanie. Do Paryża ma dojechać pociągiem, pierwszym przystankiem jego podróży jest Stambuł. Młodzieniec wysiada na dworcu Hajdarpasza, mając przed sobą kilka dni przerwy w podróży, podczas których ma szansę obserwować wojenną rzeczywistość nad Bosforem:

Tego roku z wiosną w Stambule pojawiło się przygnębienie. Cienie pod oczami spotykanych ludzi nie uszły uwagi Tarika. Strach przed wojną dosięgnął wszystkich bez wyjątku, młodych i starych, bogatych i biednych, mężczyzn i kobiety – nie oszczędził nikogo. Rząd za pośrednictwem radia i gazet namawiał ludność do budowania bunkrów i schronów. W betonowych blokach wyższych, niż trzy piętra na parterze organizowano schrony, których okna miały być zasłonięte workami z piaskiem. W rezultacie miasto wyglądało jak gigantyczny plac budowy. Ale nawet w takich warunkach dzielnica Beyoğlu była tak pełna życia, barw i radości, jaką ją Tarik zapamiętał.

Gdy wyszedł z dworca Haydarpasa po azjatyckiej stronie Stambułu, poczuł słony powiew od morza. Wsiadł na prom do Karaköy, na stronę europejską. Chociaż było mu zimno, celowo usiadł na górnym pokładzie, by móc obserwować białe, spienione fale. Po przybyciu do Karaköy złapał taksówkę, usiadł obok kierowcy i podał mu kartkę z adresem hotelu³⁶¹.

Bohaterowie Kulin w swoich przemyśleniach i rozmowach odwołują się do historii XV wieku, kiedy to sułtan Bajazyd II zaprosił Żydów wygnanych przez Ferdynanda Aragońskiego i Izabelę Kastylijską do Imperium Osmańskiego, w tym Stambułu. Z tej odległej historii wywiedziony zostaje mit o niezwykle tureckiej (wcześniej osmańskiej) tolerancji wobec narodu żydowskiego oraz o szczególnym stosunku Turków do Żydów:

Rifka Mitrani przyjechała do Lyonu z Paryża. Wraz z mężem opuściła Stambuł po I wojnie światowej. Ich przodkowie emigrowali z Hiszpanii do Stambułu w 1492 roku w reakcji na edykt, który król Hiszpanii Don Ferdynand i królowa Doña Izabela podpisali w marcu owego roku. Edykt ten nakazywał Żydom, uważanym za heretyków, opuścić kraj do lipca i nigdy nie wracać. Ci, którzy zostali, a nawet ci, którzy wrócili, byli karani śmiercią, bez względu na płeć i wiek. Poza tym Żydzi musieli sprzedać swoje majątki i pozostawić w opuszczanym kraju swoje pieniądze, złoto, srebro i kosztowności.

W tym samym czasie Bajazyd II, ósmy sułtan imperium osmańskiego, zaprosił dwieście pięćdziesiąt tysięcy Żydów wygnanych z Hiszpanii (...)

Uchodźcy zaadaptowali się w nowym kraju i z czasem zgromadzili znaczne majątki. Ich nowa ojczyzna miała jednak własne problemy. Mieszkańcy od wieków znosili biedę i niedolę. Pod koniec XIX wieku pięćsetletnie imperium zaczęło się rozpadać³⁶².

Kontekst piętnastowieczny zostanie niemal bezpośrednio połączony z czasami II wojny światowej, podobnie jak w publikacjach wydawanych przez Fundację Pięćsetlecia. Wynikające ze względów przede wszystkim ekonomicznych, na pewno zaś nie humanitarnych, zaproszenie wystosowane wobec wygnanych Żydów sefardyjskich zostaje zinterpretowane jako dowód na przyjazne nastawienie całego Imperium Osmańskiego, jak również dwudziestowiecznej

³⁶¹ A. Kulin, *Ostatni pociąg do Stambułu*, Wydawnictwo „Albatros” Andrzej Kuryłowicz, Warszawa 2010, s. 64-65.

³⁶² Ibidem, s. 119.

Republiki Tureckiej i współczesnych Turków do Żydów w ogóle. Tureccy dyplomaci pracujący w Europie w czasach faszyzmu wydają się wręcz bezpośrednio wywodzić to nastawienie z tradycji tolerancji i otwartości. Stambuł przedstawiony zostaje jako niemalże raj na ziemi, miasto przyjmujące wszystkich skrzywdzonych i prześladowanych, zarówno w XV wieku, jak i w wieku XX. W tym kontekście Stambuł przedstawiany jest jako miejsce docelowe, bezpieczna strona mostu, przystań, w której szuka się ratunku. Faktycznym mostem, środkiem transportu, który umożliwia tę podróż – możliwą, choć po drodze piętrzy się wiele zagrożeń – jest tytułowy pociąg do Stambułu, ostatni transport, zorganizowany przez turecką placówkę dyplomatyczną:

Na Gare de L'Est było tłoczno. Ludzie biegali w różne strony, szukając odpowiednich peronów. Kobiety ciągnące za sobą dzieci, mężczyźni wsiadający do wagonów, bagażowi noszący walizki, zdezorientowani obcokrajowcy, głównie turyści, i przede wszystkim żołnierze: młodzi mężczyźni o niewinnych twarzach, w skrzypiących butach, w grupach, wyjeżdżający po to, by zabijać lub zostać zabitymi, kręcili się po całym dworcu... Ludzie nawoływali się, ci, którzy witali bliskich, płakali z radości, ci, którzy się rozstawali, płakali z rozpacz. Słychać było dzwonki, gwizdy, pisk hamulców, turkot kół obracających się po szynach, tupot maszerujących żołnierzy. Do tego różne zapachy: charakterystyczny zapach wilgotnej pary, woń perfum unosząca się wokół przechodzących kobiet, smród potu i czosnku, którym przesiąknięte były ubrania chłopców, i ostry zapach wydzielający się z ciał młodych żołnierzy. Dworzec był miejscem, w którym nadzieja przeplatała się ze smutkiem³⁶³.

Pociąg jadący do Stambułu w powieści Kulin jest środkiem transportu – najbezpieczniejszym w kontekście planowanej przed dyplomatów podróży. Równocześnie pociągi i dworce grają w powieści symboliczną rolę kluczowych punktów przestrzeni, w których decydują się losy i buzują emocje. Podobnie jak w innych wojennych historiach, również tutaj dworce kolejowe są miejscami wyjątkowymi, na których spotykają się ludzie bardzo różni, przyjeżdżający i wyjeżdżający – ze względu na wojnę, często na zawsze.

Dyskurs i rzeczywistość

Rzeczywistość przedstawiała się jednak zgoła inaczej niż w powieści *Ostatni pociąg do Stambułu*. Wydarzenia podobne do opisywanych przez autorkę mogły mieć miejsce, jednak stanowiły wyjątek, nie regułę. Jak wspomniano, podobnie jak w przypadku historii Bajazyda II i Żydów oraz niemieckich naukowców sprowadzonych na tureckie uniwersytety przez

³⁶³ Ibidem, s. 321.

Atatürk, w historii ratowania Żydów w czasie II wojny światowej, państwo tureckie nie odegrało jednoznacznie pozytywnej roli. Przedstawione przez Kulin wydarzenia mogły mieć miejsce – część tureckich dyplomatów w czasie II wojny światowej faktycznie pomagała Żydom, również wydając paszporty osobom, które z Turcją nie miały wiele wspólnego. Obraz, który przedstawia Kulin jest jednostronny, pokazuje wyłącznie działania jednostek – czytelnik może zakładać, że działania te odbywają się za zgodą przełożonych, w zgodzie z szerszą polityką prowadzoną (oficjalnie lub nie) przez państwo tureckie. Faktycznie, dwóch tureckich dyplomatów – İsmail Necdet Kent, pełniący funkcję konsula generalnego w Marsylii i Selahattin Ülkümen, turecki konsul generalny na wyspie Rodos, otrzymali tytuł Sprawiedliwy wśród Narodów Świata, nadawany przez instytut Yad Vashem³⁶⁴. Kent wsławił się, między innymi, dramatycznym zatrzymaniem pociągu wyruszającego do Auschwitz, Ülkümen zaś wystawiał na Rodos tureckie paszporty żydowskim rodzinom, również tym, które nie miały związków z Turcją. Można zakładać, że Kent i Ülkümen nie byli jedynymi reprezentantami tureckiej dyplomacji, którzy pomagali Żydom z narażeniem własnej kariery i życia, jak również ryzykując dyplomatyczną awanturę na najwyższym szczeblu. Równocześnie jednak polityka tureckiego rządu tamtych czasów miała na celu przeciwdziałanie przyjeżdżaniu żydowskich uciekinierów nad Bosfor³⁶⁵, a w całej książce nie ma słowa na temat. Dotyczyło to również tureckich Żydów, obywateli Republiki Tureckiej, którzy podobnie jak Selva i Rafo opuścili Turcję jeszcze przed wojną. Choć władze III Rzeszy dały władzom tureckim możliwość ewakuowania swoich obywateli z okupowanych terytoriów, nie podjęto w tym zakresie żadnych oficjalnych i ogólnych działań. Można powiedzieć, że dyplomaci zostali pozostawieni swojej inicjatywie i swoim sumieniom. Jak pisze Necla Kelek w książce *Słodko-gorzka ojczyzna. Raport z serca Turcji*:

Zgodnie z postanowieniami konferencji w Wansee dotyczącymi ostatecznego rozwiązania kwestii żydowskiej rządy dziesięciu państw europejskich, w tym turecki, w lipcu 1943 r. zostały przez ministra spraw zagranicznych Rzeszy poinformowane o możliwości „sprowadzenia do kraju Żydów będących jego obywatelami, a przebywających na terytoriach znajdujących się pod panowaniem niemieckim”. Rząd turecki nie spieszył się, kilka razy poprosił o przeniesienie terminu deportacji, stawiał dodatkowe pytania (...). Dwudziestego ósmego października 1943 roku niemiecka ambasada w Ankarze przetelegrafowała do Berlina, że według danych rządu tureckiego spośród Żydów tureckich przebywających w Niemczech procedurą sprowadzenia do kraju objęty został jeden człowiek (...)³⁶⁶.

³⁶⁴ por. <https://www.yadvashem.org/righteous/stories/ulkumen.html>, dostęp: 20.04.2019 r.

³⁶⁵ N. Kelek, *Słodko-gorzka ojczyzna*, op. cit., s. 158.

³⁶⁶ Ibidem, s. 159-160.

Państwo tureckie nie było również chętne do przyjmowania uchodźców, szczególnie tych „niechcianych w krajach europejskich”, czyli Żydów – podobnie jak nie podjęło działań mających na celu sprowadzenie własnych obywateli, tak nie zamierzało również przyjmować obywateli innych krajów, również tych, dla których Stambuł (czy Turcja) miały być jedynie tymczasową destynacją. Do najbardziej spektakularnej tragedii wynikającej z rozgrywek w ramach dyplomatycznej polityki wojennej doszło w roku 1942, gdy zatonął statek Struma. Wiozący ponad 700 żydowskich uchodźców płynących z Rumunii statek był wcześniej przystosowany do przewozu zwierząt na Dunaju. Prowizorycznie dostosowany do przewozu ludzi, statek wyruszył z rumuńskiej Konstancy, mając za cel dopłynąć do Palestyny, stanowiącej ówczesnie mandat brytyjski³⁶⁷. W połowie grudnia 1941 roku statek dopłynął do wybrzeża Stambułu, gdzie został zatrzymany przy nabrzeżu na ponad dwa miesiące. Warunki higieniczne były tragiczne, pasażerowie nie mieli jedzenia, wody pitnej w wystarczających ilościach, leków. Zima była wyjątkowo sroga jak na Stambuł, Struma nie była w żaden sposób ogrzewana. Władze tureckie nie chciały zgodzić się na zejście na ląd pasażerów – wyjątek zrobiono dla kilku osób, które zostały hospitalizowane. Władze brytyjskie chciały ograniczać napływ uchodźców, szczególnie żydowskich do Palestyny. W efekcie dyplomatycznych zmagania i przerzucania odpowiedzialności, nienadający się do dalszej żeglugi statek Struma został odholowany przez tureckie służby na pełne morze, gdzie następnie padł ofiarą torpedy morskiej najprawdopodobniej omyłkowo wystrzelonej przez radziecką łódź podwodną. Struma zatонуła 24 lutego 1942 roku. Poza jedną osobą, Davidem Stoliarem, wszyscy pasażerowie obecni na pokładzie statku utonęli³⁶⁸. Historia pasażerów statku Struma jest szczególnym przykładem w kontekście postrzegania Stambułu jako mostu w czasie II wojny światowej. Pozornie neutralne politycznie miasto, które w oczach uciekających przez śmiercią żydowskich uchodźców stanowiło jedyną możliwą stację przesiadkową do dalszego życia, okazało się pułapką, ślepą uliczką, a nie mostem do lepszego/dalszego życia. Tragedia Strumy jest tym bardziej istotna w kontekście oficjalnego dyskursu promowanego przez Republikę Turecką, która, jak powiedziano, odnosi się wyłącznie do pozytywnych działań ówczesnych władz tureckich oraz tureckich obywateli.

Nie można powiedzieć, że Kulin opisuje nieprawdziwe wydarzenia, jednak sytuuje je w specyficznym, dalekim od rzeczywistości, kontekście. Jest to tym bardziej istotne, że jej książka miała i ma ogromny wpływ na opinię publiczną, jak również ze względu na wysiłki tureckiego

³⁶⁷ Ibidem, s. 161.

³⁶⁸ Ch. King, *O północy w Pera Palace*, op. cit., s. 254.

rządu, który od kilkudziesięciu lat stara się zbudować wizerunek Turcji jako kraju niezwykle przyjaznego właśnie mniejszości żydowskiej.

Tak jak nie da się zaprzeczyć wyjątkowej roli, którą odegrali niektórzy tureccy dyplomaci w okupowanych przez II Rzeszę krajach Europy, nie można jednak ich historii ekstrapolować na szerszy obraz. Przede wszystkim władze Imperium Osmańskiego niewiele miały wspólnego z Turkami, a już na pewno nie z Republiką Turecką, stąd koncepcja łącząca Bajazyda II, Atatürka i kilku tureckich dyplomatów działających w czasie II wojny światowej jest zdecydowanie za daleko posuniętą interpretacją rzeczywistości. Po drugie, wiele innych niemalże współczesnych historii, związanych z dyskryminowaniem, a nawet prześladowaniem mniejszości narodowych, etnicznych i religijnych, stawia Republikę Turecką w zupełnie innym świetle. Podejmowane wielokrotnie, i zaskakująco skuteczne, próby pokazania Republiki Tureckiej jako tradycyjnie filosemickiej wydają się być bezpośrednio związane z staraniami o zmianę tego wizerunku, z próbą przesuwania akcentu ze znanych na arenie międzynarodowej oskarżeń (dotyczących wydarzeń tak odległych od siebie w czasie jak rzeź Ormian w 1915 roku, powtarzających się, zbiorowych napaści na zamieszkujących Stambuł Greków czy trwającą od lat krwawą politykę wobec tureckich Kurdów) na filosemicką politykę państwa i głęboką tradycję, z której można ją wywodzić. Na przedstawioną w *Ostatnim pociągu do Stambułu* historię warto spojrzeć w szerszym kontekście, związanym z dyskursem państwowym odnoszącym się do tureckiej polityki wobec Żydów.

Historia tureckiej modernizacji to od początku próba zbudowania mostu – między coraz mniej konkurencyjnym na arenie międzynarodowej Imperium Osmańskim/Republiką Turecką, a Europą oraz szeroko pojętym Zachodem. Ze względu na uwarunkowania historyczne i geopolityczne, podejmowane przez władze (i nie tylko), działania modernizacyjne najpierw opierały się na przyjmowaniu zachodnich wzorców, na swoistym (i jak się okazało stałym) doganianiu Zachodu – w wymiarze gospodarczym, politycznym, naukowym, również kulturowym. Modernizacja w tym przypadku oznacza zawsze westernizację, czyli przejmowanie wzorców pochodzących z Europy Zachodniej i USA. Takie ustawienie kierunków poruszania się po moście, przemieszczania się ludzi, przenoszenia wzorców, wiedzy, modeli zachowań spowodowało siłą rzeczy jednoznaczne ocenianie opisywanych zjawisk. Turecka westernizacja od początku zakładała, że to, co „zachodnie” oceniane jest wyżej, jest przestrzenią aspiracji, jest wzorem, zaś to, co „wschodnie” oceniane jest niżej, wymaga zmian, jest przestrzenią, w której powstają aspiracje. Choć ten kierunek władze tureckie, w osobie Mustafy Kemala Atatürka, określiły oficjalnie i jednoznacznie dopiero w

pierwszych latach istnienia Republiki Tureckiej, nie ma wątpliwości, że działania podejmowane także wcześniej miały taki charakter.

W kontekście projektu modernizacyjnego budowa kolei żelaznych na terenie Imperium Tureckiego, a następnie Republiki Tureckiej, miała wymiar nie tylko infrastrukturalny, lecz również strategiczny, polityczny i kulturowy. Budowa kolei żelaznych wszędzie przynosiła transformację – dla miast, regionów, dla całego państwa i jego gospodarki, dla społeczności i pojedynczych mieszkańców. W przypadku Turcji była to zmiana szczególna, połączenia kolejowe bowiem stanowiły realny most do i z Europy, środek przemieszczania się między przestrzeniami – faktycznymi, kulturowymi i symbolicznymi.

Dotyczy to kolei bagdadzkiej, która mieszkańcom Anatolii, czy szerzej imperium osmańskiego, dawała możliwość bezpiecznego dojechania do Konstantynopola/Stambułu i próby realizacji marzenia o nowym, lepszym życiu w wielkim mieście, a przyjezdnym z Zachodu pozwalała na zaplanowane i dużo prostsze niż wcześniej przemieszczanie się jeszcze dalej na Wschód. Początkiem lub końcem podróży, początkiem lub końcem mostu był tutaj zawsze położony na azjatyckim brzegu Bosforu, dworzec Hajdarpasza, którego liczne obrazy w tekstach kultury oraz duże znaczenie, które do dziś ma dla mieszkańców dzielnicy i miasta pokazują, jak istotny jest ten punkt, miejsce początku i końca w przestrzeni miasta. Orient Express miał podobną funkcję – stambulczykom pozwalał na przemieszczanie się na Zachód, przechodzenie przez most w kierunku jeszcze bardziej (niż Stambuł) zachodnim, zaś podróżnym z Europy dawał możliwość nieskomplikowanego i szybkiego oraz bezpiecznego przemieszczenia się do miasta stanowiącego dla nich „bramę na Wschód”. To koleje spowodowały powstanie prawdziwie stabilnego „mostu”, regularnej i bezpiecznej komunikacji, między Stambułem za Zachodem. Pojawiające się w kulturze obrazy kolei, pociągów i dworców są autorstwa zarówno tureckich, jak i zagranicznych twórców i wiążą się z przedstawianiem różnorodnych treści – obyczajowych, kryminalnych, romantycznych, politycznych.

Szczególnie interesujące jest to, jak modernizacyjna figura mostu, związana z powstaniem i funkcjonowaniem kolei żelaznych, wykorzystywana jest w oficjalnym dyskursie współczesnego państwa tureckiego i jak dyskurs ten jest akceptowany, w niewielkim stopniu podlegając krytyce. Jeżeli przyjrzeć się bliżej historii związanej z połączeniami kolejowymi ze Stambułem, szczególnie w kontekście konfliktów – rewolucji i wojen lub przymusowych wyjazdów z i przyjazdów do miasta, z łatwością można zaobserwować również dysfunkcyjność kolejowego mostu. Pozornie dający nadzieję, stanowiący źródło wizji lepszego jutra, często nie spełnia pokładanych w nim oczekiwań, staje się obrazem własnej dysfunkcji. Turcja i Stambuł

stanowią w tym kontekście nie tylko most, lecz same znajdują się często na moście, w przestrzeni „pomiędzy”, swoistej szarej strefie, której nie da się do końca określić i zdefiniować.

Rozdział V

Most jako rozdarcie

Podstawową funkcją mostu jest łączenie – most umożliwia komunikację, przemieszczanie się, pozwala na kontakt, ułatwia go, przyspiesza. Równocześnie most określa dwa punkty w przestrzeni jako odrębne i odmienne, oddziela je od siebie, potencjalnie oddalając, szczególnie na poziomie dyskursu. Gdy wiemy, że przynależymy do przestrzeni znajdującej się po **tej**, pierwszej, stronie mostu, **tutaj**, równocześnie jesteśmy pewni, że przestrzeń po **tamtej**, drugiej stronie, **tam** jest nam mniej lub bardziej obca, nie jest nasza. Cały czas mamy do czynienia ze zjawiskiem jednoznacznej tożsamości, jasnego nazwania własnej przynależności po jednej ze stron, znajdowania się na jednym, określonym brzegu. Nasza strona mostu będzie zawsze bliższa i inna niż „nie nasza”, druga strona. Czasami sytuacja ta, w której most, bycie na moście lub po jednej z jego stron jest zawsze trudne, bywa owocna i inspirująca. Często jednak sytuacja rozdarcia i niejednoznaczności, a co za tym idzie braku oczywistej przynależności, jest trudna do zniesienia, tragiczna, determinująca życiowe wybory lub ich brak. Często jest to sytuacja rozdarcia między dwiema przestrzeniami, a nawet między dwiema tożsamościami.

Dramat rozdarcia jest szczególnie wyraźnie widoczny w sytuacjach związanych z imigracją i emigracją. Najlepiej ilustrują go procesy, w których zmiana miejsca/kraju/kontynentu/kontekstu kulturowego zamieszkania dotyczy licznych grup. Zjawiskiem jeszcze bardziej skomplikowanym, pojawiającym się coraz częściej w czasach łatwego przemieszczania się i coraz większych różnic ekonomicznych oraz politycznych między poszczególnymi częściami świata jest niejednoznaczność przynależności i płynna tożsamość. To stan, który można określić, jako stałe znajdowanie się „pomiędzy”, równoczesne identyfikowanie się z obiema stronami mostu, z dwiema przestrzeniami (a nawet większą ich liczbą), które czasami mogą być wręcz wrogie czy wykluczające się. Zjawisko to dotyczy często osób i społeczności emigrantów i imigrantów, grup, które z własnej woli lub zmuszone przez okoliczności przemieszczają się między stronami mostu, ewentualnie przeniosły się na stałe z jednej strony mostu na drugą, pozostawiając jednak za sobą istotną część tożsamości.

W przypadku Stambułu, jak również szerzej Turcji, zjawisko to jest szczególnie interesujące, ze względu na różnorodność migrujących grup i historii, które się z nimi wiążą, jak również ze względu na położenie Stambułu, który w sposób naturalny stanowi cel podróży lub też miejsce, z którego można wyruszyć dalej. Miasto nad Bosforem spełniało te funkcje – nie tylko mostu rozumianego jako swoisty punkt przesiadkowy, przestrzeń „pomiędzy” i „na

chwilę”, lecz także punktu wyjścia czy dojścia, od początku swojego powstania, zarówno jako Byzantion, Konstantynopol, jak i Stambuł. Miasto od początku swojego powstania funkcjonowało jako miejsce łączące i dzielące, zarówno symbolicznie, jak i faktycznie. Figura mostu idealnie wpisuje się w ten kontekst, pozwala porządkować dyskurs i obudować poszczególne wydarzenia i indywidualne historie odpowiednimi kategoriami. Zjawisko to, zbadane na przykładzie Stambułu, można ekstrapolować na całą Turcję, która w ogromnej mierze jest właśnie przestrzenią rozdarcia, znajdującą się równocześnie w różnych miejscach mostu.

Rozdarcie łączy się tu przede wszystkim ze zjawiskami imigracji do Turcji/Stambułu i emigracji z Turcji/Stambułu. Można wyróżnić wiele aspektów podwójności i na różne sposoby kategoryzować zjawiska takiego rozdarcia. Wymieńmy kilka przykładów typów złożonej tożsamości związanej ze Stambułem, przyjeżdżaniem do niego i wyjeżdżaniem z niego (jak wspomniano, do pewnego stopnia będzie to typologia analogiczna do zjawisk związanych z Turcją w całości), wokół których można porządkować dyskurs, w którym Stambuł-most związany jest przede wszystkim z rozdarciem.

Imigranci w Stambule

W przypadku Stambułu ogromnym tematem jest kwestia imigrantów, mniejszych lub większych grup, które w różnych okresach przybywały nad Bosfor, wpływały na tutejszą rzeczywistość, osiedlały się na dłuższy lub krótszy czas, czasami na stałe. Ich przybycie najczęściej było (i jest nadal) związane z sytuacją polityczną w kraju pochodzenia i w Turcji, jak również z położeniem Stambułu – miasta na przecięciu wielu szlaków komunikacyjnych. Istotnym dla miasta przykładem takiej grupy byli chociażby „biali” Rosjanie uciekający przed rewolucją bolszewicką w czasie I wojny światowej. Część z nich spędziła nad Bosforem kilka miesięcy, niektórzy osiedlili się tu na kilka lat lub na stałe, zakładając restauracje, kluby, zakłady rzemieślnicze, szkoły, firmy³⁶⁹.

Taka grupę stanowili w XX wieku też Żydzi uciekający przed nazistami. Ten temat szerzej omówiono w Rozdziale IV, przedstawiając szerszy kontekst migracji Żydów w czasie II wojny światowej do Stambułu i do Turcji. Migracje te rozpoczęły się jednak dużo wcześniej, już w pierwszych latach rządów nazistowskich w Niemczech. Pierwsza fala uciekinierów z Niemiec dotarła do Turcji w latach 30. XX wieku – ponad 100 naukowców zmuszonych do

³⁶⁹ Ch. King, *O północy w Pera Palace*, op. cit., s. 105.

opuszczenia swoich stanowisk w Niemczech przyjechało na zaproszenie tureckiego rządu³⁷⁰, wśród nich prawnik Ernst Hirsch, ekonomista Fritz Neumark, patolog Philipp Schwartz czy botanik Alfred Heilbronn, którzy otrzymali katedry w Stambule, Ankarze i innych tureckich miastach i przyczynili się do znacznego rozwoju życia akademickiego w tym mieście i w całej Turcji. Ich kulturotwórcza rola w kontekście miasta jest również ogromna. W czasie II wojny światowej do Stambułu i Turcji, która do lutego 1945 roku była państwem oficjalnie neutralnym, próbowali różnymi drogami i sposobami, dotrzeć Żydzi, uciekający z wielu krajów europejskich przed nazistowską zagładą.

Przymusowe wyjazdy ze Stambułu – niechciane mniejszości

Tematem głęboko dotyczącym kwestii tożsamości, podziału i bycia „pomiędzy” jedną stroną mostu a drugą, w kontekście Stambułu i Turcji, jest przymusowa emigracja całych grup, zamieszkujących miasto od dawna, ze względu właśnie na przynależność etniczną lub religijną, wygnanych lub prześladowanych. Stambuł, a wcześniej Konstantynopol, to miasto, którego największą wartością, poza położeniem, zarówno na poziomie kultury i cywilizacji, jak i ekonomii była różnorodność społeczna, etniczna, kulturowa i językowa – to dzięki niej udało się zbudować niezwykle silną pozycję miasta, a nawet państwa – Imperium Osmańskiego, potem Republiki Tureckiej. W pewnym momencie miasto utraciło zdolność przyciągania i utrzymywania różnorodnych społeczności, żyjących we względnym spokoju. Oczywiście również wcześniej zdarzały się sytuacje groźne, politycznie motywowane konflikty. Jednak po upadku Imperium Osmańskiego, którego jedną z wizytówek była różnorodność właśnie, problem znacznie się zaостrzył. Kwestia przymusowych wyjazdów, dyskryminacji i prześladowań w największej mierze dotyczy stambulskich i tureckich (czy raczej osmańskich) Greków i Ormian.

Młoda Republika Turecka w ogromnej mierze budowana była na jednoznaczności tożsamości – obywatele republiki z założenia mieli być Turkami. Tożsamość turecka została oparta na kategorii etniczności i języka³⁷¹. Zadanie budowania tożsamości opartej na „tureckości” było o tyle skomplikowane, że funkcjonujący powszechnie w czasach osmańskich stereotyp Turka był zdecydowanie negatywny³⁷². Nowe państwo miało mieć świecki charakter,

³⁷⁰ I. Bahar, *Turkey and the rescue of Jews during the Nazi era*, op. cit., s. 16.

³⁷¹ S.J. Shaw, E.K. Shaw, *Historia Imperium Osmańskiego i Republiki Tureckiej, Tom II, 1808-1975*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2012, s. 564.

³⁷² Ibidem, s. 565.

nie można więc było tożsamości opierać na kategoriach religijnych. Próba budowania narodu jednoznacznie oparta została na tożsamości narodowej, a nie państwowej – tożsamością państwową miała być tożsamość narodowa. W nowej republice liczba przedstawicieli mniejszości narodowych drastycznie zmalała, np. Greków czy Ormian było ponad dziesięciokrotnie mniej w porównaniu z okresem późnego imperium osmańskiego, Greków 120 000 (wcześniej 1 800 000), a Ormian 100 000 (wcześniej 1 300 000)³⁷³. Zmiana ta była związana z utratą ogromnych terytoriów przez państwo tureckie, które znalazło się w obozie przegranych, jak również z nacjonalistyczną polityką nowych władz. W 1927 roku tureccy muzułmanie stanowili 97,3% mieszkańców republiki³⁷⁴. Temat wyjazdów mniejszości tradycyjnie zamieszkujących Stambuł i Turcję jest bardzo obszerny i można go analizować co najmniej z trzech perspektyw. Po pierwsze, z perspektywy grup, które wyjechały, najczęściej zostały zmuszone do wyjazdu, z perspektywy ich tęsknoty i sentymentu, nierzadko również cierpienia związanego z prześladowaniami, z perspektywy wspomnień. Po drugie, z perspektywy miasta, które zmieniło się w sposób niewątpliwy, zostało pozbawione różnorodności kulturowej, społecznej, etnicznej, jak również ekonomicznej (tradycyjne zajęcia, zakłady, restauracje, sklepy itp. prowadzone były przez przedstawicieli mniejszości zakorzenionych w tradycyjnych dzielnicach). Po trzecie, zaś z perspektywy współczesnego państwa tureckiego i dyskursu oficjalnego prowadzonego przez jego przedstawicieli w kraju i za granicą, który jednoznacznie odżegnuje się od jakiegokolwiek odpowiedzialności za wyjazdy przedstawicieli grup mniejszościowych znad Bosforu – zarówno współcześnie, jak i w całym wieku XX. Ze względu na bardzo wyraźny polityczny kontekst tematu, na jego bardzo szeroki zasięg i wielość opracowań dotyczących tego problemu, na potrzeby niniejszej pracy zostaje on jedynie zasygnalizowany. Równocześnie warto wspomnieć, że został on zbadany stosunkowo dobrze szczególnie ze strony przedstawicieli grup mniejszościowych, o których mowa. Wymienić tu można chociażby taką pozycję, jak chociażby *Ormianie. Historia zapomnianego ludobójstwa*, autorstwa Yvesa Ternona³⁷⁵.

Współcześnie kwestia ludobójstwa Ormian przeprowadzonego przez władze tureckie na początku XX wieku nadal pozostaje niezwykle żywa. Władze tureckie nadal nie pozwalają oficjalnie na nazywanie tego co się wydarzyło ludobójstwem, co więcej, jak wspomniano już we wprowadzeniu, pisanie o prawdziwej historii Ormian w Turcji, szczególnie zaś o

³⁷³ Ibidem, s. 561.

³⁷⁴ Ibidem, s. 564.

³⁷⁵ Y. Ternon, *Ormianie. Historia zapomnianego ludobójstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2005.

tragicznych wydarzeniach roku 1915, niejednokrotnie wiązało się dla autorów z odpowiedzialnością karną. Dramatycznie zakończona historia życia i pracy wspomnianego już na początku pracy Hranta Dinka, turecko-ormiańskiego dziennikarza działającego na rzecz dialogu międzykulturowego i zamordowanego w 2007 roku, może być tutaj najlepszym przykładem. Aby upamiętnić tę niezwykłą postać, w czerwcu 2019 r. w Stambule, w czerwcu 2019 r. otwarto muzeum poświęcone pamięci Hranta Dinka – *23,5 Miejsce pamięci Hranta Dinka* (tur. *23,5 Hrant Dink Hafıza Mekanı*, ang. *23.5 Hrant Dink Site of Memory*). Muzeum powstało z inicjatywy Fundacji Hranta Dinka³⁷⁶, działającej na rzecz rozwoju kultury dialogu, empatii i pokoju; mieści się w dawnych pomieszczeniach założonej i wydawanej przez Dinka gazety Agos, w budynku, przed którym dziennikarz został zamordowany. Agos i fundacja od kilku lat mają już inną siedzibę. Muzeum zostało nazwane tak jak jeden z najbardziej znanych artykułów dziennikarza, który ukazał się w roku 1996, zatytułowany właśnie *23,5 kwietnia*. Artykuł był swoistym manifestem Dinka, działającego na rzecz turecko-ormiańskiego pojednania. 23 kwietnia obchodzony jest Dzień Republiki w Turcji, zaś 24 kwietnia obchodzony jest dzień pamięci o ludobójstwie Ormian. To właśnie czas pomiędzy tymi datami, miałyby symbolicznie stanowić moment połączenia, czas pojednania obu narodów – stworzyć pomiędzy nimi swoisty most umożliwiający realne spotkanie.

Powstanie muzeum, jego finansowanie i proces projektowania są doskonale udokumentowane, na stronie internetowej można znaleźć raport podsumowujący wszelkie działania (np. wizyty studyjne grupy projektującej muzeum do różnych muzeów pamięci (ang. *memorial museums*) na całym świecie), pozyskiwane i wydawane środki³⁷⁷. Wszystkie treści w muzeum przedstawiane są w trzech językach – ormiańskim, tureckim, angielskim, wstęp na wystawę jest bezpłatny. Działająca prężnie od lat Fundacja Hranta wyprodukowała w ostatnim czasie również aplikację na smartfony o nazwie KarDes, która stanowi audio przewodnik po 900 stambulskich budynkach, które mają międzykulturową historię. Aplikację KarDes można pobrać nieodpłatnie, jest ona dostępna w języku tureckim i angielskim³⁷⁸.

Kolejną „niechcianą” grupą mniejszościową, liczną do dziś w Turcji są Kurdowie. Temat Kurdów, ograniczenia ich praw i prześladowania na tle etnicznym, jest znacznie szerszy i wykracza daleko poza granice Turcji. Kurdystan podzielony jest między terytorium Turcji, Iraku, Iranu i Syrii, gdzie zamieszkuje około 30 milionów Kurdów. Kurdowie stanowią czwartą

³⁷⁶ <https://hrantdink.org/en/about-us/vission-mission>; dostęp 15.12.2019 r.

³⁷⁷ <https://hrantdink.org/en/site-of-memory>; dostęp 15.12.2019 r.

³⁷⁸ <https://hrantdink.org/en/activities/projects/cultural-heritage/2177-discover-istanbul-with-kardes-mobile-application>; dostęp 10.01.2020 r.

najlicniejszą grupę etniczną na Środkowym Wschodzie, nie posiadają jednak własnego państwa. Kurdów łączy pochodzenie, kultura, język i zwyczaj – mimo wielu regionalnych różnic, związanych m.in. z różnymi dialektami języka i brakiem ustalonej jednoznacznie normy językowej. Również jeśli chodzi o religię nie jest to grupa całkiem jednolita, choć większość Kurdów to sunniti, liczne są również grupy alewitów i jazydów. W każdym z zamieszkiwanych państw Kurdowie zaznali wiele złego i byli prześladowani. Za samo bycie Kurdami – własny język, etniczność, zwyczaje i religię. Mimo różnic dzielących poszczególne grupy Kurdów, stanowią oni najlicniejszy naród bezpaństwowy walczący o samostanowienie – autonomię polityczną w poszczególnych krajach lub własne państwo³⁷⁹.

W Turcji Kurdowie stanowią najlicniejszą mniejszość narodową – szacunki wahają się między 10 a 23% populacji³⁸⁰. Tradycyjnie zamieszkują południową i południowo-wschodnią część kraju – turecką część Kurdystanu, gdzie stanowią zdecydowaną większość populacji, jednak wielu Kurdów przeniosło się również do zachodnich regionów Turcji, w tym do Stambułu. Prześladowania Kurdów rozpoczęły się już w początkach istnienia Republiki Tureckiej. Według nowej koncepcji państwa, nie było w nim miejsca na etniczność kurdyjską – lata 20. i 30. XX wieku to nasilające się próby kulturowej i językowej asymilacji Kurdów, ich turkizacji. Proces ten trwa do dzisiaj i zaczyna się zazwyczaj wraz z rozpoczęciem przez kurdyjskie dzieci nauki w szkole – od samego początku uczą się one w języku tureckim. Prześladowania Kurdów w Turcji powracały wielokrotnie – zaczynając od regularnej wojny, którą rząd rozpoczął z separatystycznymi bojówkami Partii Pracujących Kurdystanu (kur. *Partiya Karkerên Kurdistanê*, PKK). PKK wyrosła na fali pojawiających się od lat 60. XX wieku żądań autonomii, co najmniej językowej i kulturowej, dla Kurdów³⁸¹. Stan wojenny w tureckim Kurdystanie trwa praktycznie bez przerwy, świadczyć o tym mogą, poza okresowym oficjalnym wprowadzaniem przez władze stanu wojennego, ogromne koszary wojskowe, zlokalizowane w centrach największych kurdyjskich miast. W latach 80. i w kolejnych dziesięcioleciach Kurdowie byli masowo przymusowo przesiedlani z tradycyjnie zamieszkiwanych miejscowości i regionów. Wojna państwa tureckiego z PKK trwa z różnym nasileniem do dzisiaj, w ostatnich latach z dużym nasileniem, związanym z tysiącami ofiar wśród cywilów, jak również zniszczeniem ogromnej części historycznej starówki w największym mieście tureckiej części Kurdystanu, Diyarbakırze. Działania państwowe

³⁷⁹ P. Smoleński, *Zielone migdały, czyli po co światu Kurdowie*, Wydawnictwo „Czarne”, Wołowiec 2016. s. 11.

³⁸⁰ <https://minorityrights.org/minorities/kurds-2/> dostęp 25.05.2019 r.

³⁸¹ A. Martofel, *Pokój niemożliwy – Kurdowie w Turcji pod rządami AKP*, „Świat idei i polityki”, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, tom 16, 2017.

przekładają się od dziesięcioleci na wiedzę i nastawienie innych obywateli Republiki Tureckiej do Kurdów – przykładem może być zabicie nożem w Stambule młodego Kurda za to, że rozmawiał po kurdyjsku w budce telefonicznej czy zamordowanie w Diyarbakirze Tahira Elçiego, znanego prawnika i obrońcy praw człowieka³⁸².

Mimo dużej aktywności politycznej oraz skutecznego wspierania międzynarodowej koalicji w walce z tzw. Państwem Islamskim, Kurdowie na przestrzeni lat nie otrzymują nie tylko wsparcia politycznego dla realizacji swoich planów, lecz nawet podstawowej obrony przed atakami ze strony władz poszczególnych państw, które licznie zamieszkują. Społeczność międzynarodowa wydaje się ignorować kurdyjskie potrzeby, równocześnie wykorzystując ich militarne wsparcie dla własnych celów. Wsparcie to jest o tyle istotne, że kurdyjskie jednostki wojskowe są nauczone prowadzić działania w górach, często w zupełnie innych warunkach, niż standardowe wojska. Na terenie Syrii działania wojsk amerykańskich wspierały Syryjskie Siły Demokratyczne (SDF), złożone z sił kurdyjskich (Powszechne Jednostki Ochrony – YPG oraz Kobiety Jednostki Ochrony – YPJ) i arabskich. Sytuacja, do której doszło w roku 2019 wyjątkowo wyraźnie pokazuje ten paradoks i bezwzględność polityki międzynarodowej. Stany Zjednoczone na skutek decyzji prezydenta Donalda Trumpa wycofały część swoich wojsk z Syrii, co umożliwiło prezydentowi Turcji realizację jego militarnych planów związanych z relokacją syryjskich uchodźców. 9 października 2019 r. wojska tureckie sprzymierzone z syryjskimi rebeliantami rozpoczęły ofensywę militarną, która miała na celu utworzenie głębokiej na 30 km „strefy bezpieczeństwa” wzdłuż granicy turecko-syryjskiej³⁸³. Władze tureckie twierdzą, że SDF, któremu przewodzą syryjscy Kurdowie, stanowi przedłużenie kurdyjskich organizacji terrorystycznych działających na terytorium Turcji. Organizacje te mają charakter terrorystyczny w interpretacji państwa tureckiego, które od dziesięcioleci prowadzi zdecydowanie antykurdyjską politykę wewnętrzną. W praktyce wycofanie się wojsk amerykańskich oznaczało dla sprzymierzonych z nimi jednostek kurdyjskich bezpośrednie wystawienie na zbrojny atak sił tureckich. Kurdowie zwrócili się o wsparcie do rządu syryjskiego i sprzymierzonej z nim Rosji. 17 października 2019 r. udało się wynegocjować kilkudniowe zawieszenie broni, tak aby SDF miało przynajmniej szansę na ewakuację z terenu, który wojska tureckie zamierzały „wyczyścić”. Dopiero umowa między Turcją a Rosją zmusiła tureckie władze do zakończenia operacji wymierzonej w syryjskich Kurdów. Niemniej w jej efekcie zginęły setki ludzi, a znacznie większa liczba została zmuszona do przesiedlenia³⁸⁴. W

³⁸² Ibidem.

³⁸³ <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49963649>; dostęp 20.12.2019 r.

³⁸⁴ Ibidem.

kontekście tego, jak długo funkcjonuje już międzynarodowy system bezpieczeństwa, taki stan rzeczy wydaje się zaskakujący – odsłania nieskuteczność działań międzynarodowych organizacji, jak również ich technokratyczny charakter.

Interesującym przykładem historii o kurdyjskich uchodźcach, a także systemie społecznego wsparcia, który Kurdowie tworzą w różnych częściach świata, do których zmuszeni są migrować lub migrują z własnej woli, są filmy norweskiego reżysera kurdyjskiego pochodzenia, Hishama Zamana. Znakomita część jego twórczości poświęcona jest właśnie tematowi Kurdów, kurdyjskiej diasporze, jak również imigrantom w Norwegii. Film *Before snowfall* (nor. *Før snøen faller*) z 2013 roku opowiada historię kurdyjskiego chłopca, który będąc „głową rodziny” zostaje zmuszony do wyruszenia w pogoń za siostrą, która nie chcąc wyjść za mąż za wybranego dla niej kandydata, uciekła z domu ze swoim ukochanym. Podążając za wskazaniem tradycji, Siyar ma silne postanowienie zabić siostrę, gdy tylko ją znajdzie, choć jego serce i przywiązanie do kilka lat starszej Nermin mówi zupełnie co innego. W pogoni za siostrą Siyar z irackiej części Kurdystanu przedostaje się do Turcji, a tam do Stambułu, następnie zaś przemierza Europę, by w końcu trafić do niewielkiej miejscowości w Norwegii. Po drodze uzyskuje niezwykle silne wsparcie ze strony mieszkających w różnych krajach i miastach Kurdów, którzy w mniejszym lub większym stopniu związani są z jego rodziną – wszyscy oni kibicują realizacji tzw. morderstwa honorowego przez chłopca. Ten film drogi w niezwykle sposób przedstawia tragizm i problemy społeczności kurdyjskiej – zarówno tej zamieszkującej Kurdystan (w tym wypadku iracki), jak i imigrantów mieszkających na stałe w innych krajach. Pokazuje również, że w każdej historii są przede wszystkim

niejednoznaczności i że nie warto postrzegać świata jedynie przez skrajne kategorie czerni i bieli.



Ilustracja 20. Kadr z filmu *Before snowfall* Hishama Zamana; źródło: zrzut z ekranu.

Uchodźcy w Stambule

Również współcześnie, choć w zupełnie innych kontekstach niż w czasie rewolucji bolszewickiej czy II wojny światowej grupy uchodźców szukają w Stambule schronienia podczas ucieczki przed konfliktami, prześladowaniami i wojną. Obecnie są to przede wszystkim osoby uciekające przed wojną domową w Syrii. Jak można przeczytać w raporcie Human Rights Watch za rok 2018, w Turcji znajduje się obecnie największa liczba uchodźców w skali świata – większość z nich to Syryjczycy, spore grupy uchodźców pochodzą również z Afganistanu, Iraku i innych krajów³⁸⁵. W całym kraju, według rządu tureckiego, znajduje się ok. 3,5 mln. syryjskich uchodźców – są to oficjalne dane rządowe podsumowujące rok 2018³⁸⁶. W kontekście współczesnych uchodźców, Stambuł może być postrzegany jako most na dwóch poziomach. Po pierwsze, jako miejsce docelowe, które samo w sobie stanowi cel ucieczki, miejsce, które pozwala na ratunek. Jednak w bardzo niewielu przypadkach Stambuł faktycznie spełnia tę funkcję i pozwala na rozpoczęcie nowego (nawet jeśli tymczasowego) życia w nowych warunkach. Poza tym zazwyczaj jednak nie jest docelową lokalizacją, a jedynie pierwszym punktem planu zakładającego powrót po zmianie sytuacji w kraju pochodzenia lub przemieszczanie się dalej, najczęściej w kierunku zachodnim. Biorąc pod uwagę restrykcyjną

³⁸⁵ Turkey. Events in 2017, <https://www.hrw.org/world-report/2018/country-chapters/turkey>, dostęp 4.01.2019 r.

³⁸⁶ Relocation of Syrians for the 3rd countries within 2014-2018, http://www.goc.gov.tr/icerik6/temporary-protection_915_1024_4748_icerik, dostęp 4.01.2019 r.

politykę władz tureckich i zachodnie starania o uszczelnienie zachodnich granic Turcji, w obawie przed napływem nadmiernej liczby uchodźców do Europy, Stambuł, czy szerzej Turcja jest mostem zamkniętym, prowadzącym donikąd. Metafora ta jest tym bardziej przejmująca, jeśli spojrzymy na nią z perspektywy ciągnących się od lat 80. XX wieku tureckich starań o przystąpienie do Unii Europejskiej. Kwestia uchodźcza, mimo ścisłej, wydawałoby się, współpracy, jeszcze bardziej oddala Turcję od Europy. Polityka Unii Europejskiej, lecz również Turcji, powoduje, że most zostaje przerwany, a dziura w nim z każdym miesiącem powiększa się i załatanie jej wydaje się coraz mniej możliwe. Coraz mniej możliwe oraz coraz mniej pożądane przez obie strony. Ponieważ obecność milionów uchodźców syryjskich w Stambule jest równocześnie bardzo aktualna, jak i istotna z politycznego, społecznego, a także kulturowego punktu widzenia, warto przyjrzeć się bliżej tej sytuacji oraz realizowanej w jej kontekście polityce.

Uchodźcy syryjscy to liczebnie znacznie większa grupa, równocześnie znacznie słabiej umocowana społecznie, niż grupy poprzednie, które kiedy docierały do Stambułu, mogły zazwyczaj liczyć na jakieś wsparcie instytucjonalne. W przypadku syryjskich uchodźców wsparcie jest nieadekwatnie małe, w stosunku do potrzeb i liczby osób, które powinno obejmować. Według oficjalnych szacunków z 2015 roku, w Stambule znajdowało się ponad 300 tys. syryjskich uchodźców, nieoficjalne dane mówiły nawet o liczbie pół miliona osób³⁸⁷. W całej Turcji od kilku lat znajduje się kilkadziesiąt obozów dla uchodźców, w których mieszka jednak tylko niewielka część z nich, reszta zamieszkuje tureckie miasta, przede wszystkim Stambuł, Gaziantep i Hatay³⁸⁸.

Turecka polityka wobec uchodźców jest daleka od ideału i szeroko dyskutowana przez społeczność międzynarodową, szczególnie z uwagi na ogromne kwoty pomocy finansowej, która jest przekazywana Turcji przez kraje zachodnie w celu poprawienia jakości życia i integracji uchodźców. W międzynarodowych dyskusjach podnoszone są zarówno warunki panujące w obozach tymczasowych, jak i kwestie związane z legalizacją pobytu Syryjczyków w Turcji, a co za tym idzie dostęp do podstawowych usług publicznych, takich jak służba zdrowia czy edukacja dla dzieci, jak również kursy doszkalające, które pozwalają w dłuższej perspektywie znaleźć pracę³⁸⁹. Od końca roku 2017 uchodźcy z Syrii nie są w Turcji

³⁸⁷ M. Czarnecki, *Listy uchodźców do Europy, część 8, Stambuł, miasto Syryjczyków*, <http://wyborcza.pl/1,75399,19285430,listy-uchodzcow-do-europy-czesc-8-stambul-miasto-syryjczykow.html>, dostęp 28.12.2018 r.

³⁸⁸ M. Czarnecki, *Listy uchodźców do Europy, Część 3. Unia nie zatrzyma Syryjczyków pieniędzmi dla Turcji*, <http://wyborcza.pl/1,75399,19259558,listy-uchodzcow-do-europy-unia-nie-zatrzyma-syryjczykow-pieniedzmi.html>, dostęp 28.12.2018 r.

³⁸⁹ *Turkey. Events od 2017*, <https://www.hrw.org/world-report/2018/country-chapters/turkey>, dostęp 4.01.2019 r.

rejestrowani we właściwy sposób – dotyczy to prowincji Stambuł oraz 9 prowincji położonych przy granicy z Syrią: Adana, Gaziantep, Kahramanmaraş, Kilis, Mardin, Mersin, Osmaniye, and Şanlıurfa³⁹⁰. Prowincje te wstrzymały proces rejestrowania pobytu nowych uchodźców, a co za tym idzie uniemożliwiają im normalne funkcjonowanie. Kolejnym, co najmniej dyskusyjnym tematem, jest odsyłanie uchodźców z Turcji z powrotem do Syrii, dokonywane często z naruszeniem prawa, zarówno międzynarodowego, jak i tureckiego. Niezależnie od umów z Unią Europejską i finansowego wsparcia pochodzącego również z innych krajów świata, po prostu zamyka się granice przed uchodźcami, jak również deportuje się z powrotem osoby, którym udało przedostać się do Turcji (mimo dobrze pilnowanych przez wojsko granic), na ogarniętą wojną domową terytorium Syrii³⁹¹, ignorując w ten sposób międzynarodowe ustalenia osiągnięte podczas szczytu Unia Europejska-Turcja w marcu 2018 roku w Bułgarii³⁹². Władze tureckie konsekwentnie twierdzą, że wypełniają wszystkie międzynarodowe zobowiązania względem uchodźców, w tym realizują zasadę *non-refoulement*, zabraniającą deportacji osób, którym mogą zagrażać prześladowania w kraju, do którego nastąpić miałyby deportacja. Równocześnie jednak wzdłuż granicy turecko-syryjskiej budowana jest zaporą, składająca się z muru, stalowego płotu i ścisłych kontroli wojskowych. Planowana długość tych zabezpieczeń to ponad 900 km³⁹³.

Mimo wielu dowodów na naruszanie przez rząd turecki międzynarodowych ustaleń związanych z polityką wobec uchodźców, przedstawiciele społeczności międzynarodowej, szczególnie zaś Unii Europejskiej i zachodnich rządów nie krytykują jej oficjalnie, a jeśli już, robią to rzadko i raczej łagodnie. Niewątpliwie w ich interesie jest, aby Turcja radziła sobie z napływającymi uchodźcami na swoim terenie i w ten sposób powstrzymywała ich przez próbami przemieszczania się dalej na Zachód. W tym celu Unia Europejska przekazuje Turcji miliardy euro przeznaczone na wsparcie rosnącej populacji uchodźczej³⁹⁴. Temat syryjskich (i nie tylko) uchodźców przebywających na terenie Turcji i w Stambule jest bardzo rozległy i wychodzi daleko poza ramy niniejszej rozprawy, na wielu płaszczyznach dotyka aktualnej polityki, wydaje się zbyt świeży, aby poddać go analizie w tekście dysertacji. Z tego powodu

³⁹⁰ *Turkey Stops Registering Syrian Asylum Seekers*, <https://www.hrw.org/news/2018/07/16/turkey-stops-registering-syrian-asylum-seekers>, dostęp 4.01.2019 r.

³⁹¹ *Turkey: Mass Deportations of Syrians*, <https://www.hrw.org/news/2018/03/22/turkey-mass-deportations-syrians>, dostęp 4.01.2019 r.

³⁹² *EU-Turkey leaders' meeting in Varna (Bulgaria)*, <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2018/03/26/>, dostęp 4.01.2019 r.

³⁹³ *Turkey: Mass Deportations of Syrians*, <https://www.hrw.org/news/2018/03/22/turkey-mass-deportations-syrians>, dostęp 4.01.2019 r.

³⁹⁴ *It's against the law: Syrian refugees deported from Turkey back to war*, <https://www.theguardian.com/global-development/2018/oct/16/syrian-refugees-deported-from-turkey-back-to-war>, dostęp 5.01.2019 r.

jedynie nakreślony zostanie obszar problemowy, który dotyczy współczesnych uchodźców w Stambule.

Temat uchodźców, niezwykle żywy w Turcji, w ogromnym stopniu wpłynął na codzienność mieszkańców miast i mniejszych miejscowości, szczególnie zaś Stambułu. Miasto dosłownie „zaroilo się” od przybyszów – część z nich udało się objąć przynajmniej minimalną opieką, większość (choć trudno tutaj o szacunki) znalazła się w mieście nielegalnie, bez żadnego zabezpieczenia poza nieoficjalnymi sieciami społecznymi, bez środków do życia, miejsca do mieszkania, możliwości podjęcia pracy. Uchodźcy, szczególnie Ci pochodzący z Syrii, stali się podmiotem wielu działań i przedmiotem prób opowiedzenia ich własnych historii. Przykładem tego mogą być dwa filmy, które zdobyły w ostatnich latach szerokie uznanie na świecie. Pierwszy to *Purple horizons* (tur. *Mor ufuklar*, pol. *Purpurowe horyzonty*) w reżyserii Olguna Özdemira, opowiadający historię syryjskiej dziewczyny, Meryem, która uciekając przed wojną domową w Syrii straciła całą rodzinę podczas podróży przez Morze Egejskie. Choć udaje jej się uratować, a potem ułożyć sobie jakoś życie, obrazy przeszłości oraz niepokój o brata, o którym nie wie nawet czy żyje, czyni jej życie niemożliwym do zniesienia.



Ilustracja 21. Kadr z filmu *Purple horizons* Olguna Özdemira; źródło: zrzut z ekranu.

Drugi film, zatytułowany *The Guest: Aleppo – Istanbul* (tur. *Misafir: Aleppo – Istanbul*; pol. *Gość: Aleppo – Stambuł*) w reżyserii Haznedaroğlu opowiada historię syryjskiej dziewczynki, ośmioletniej Leny, która również ucieka przed wojną domową w Syrii. Razem z młodszą siostrzyczką i większą grupą uchodźców, nie mając znikąd pomocy, próbuje przetrwać

w Stambule, który okazuje się być nieprzyjaznym miastem. Film pokazuje również drugą stronę tej historii – przybycie uchodźców z punktu widzenia mieszkańców miasta, którzy okazują się równie nieprzygotowani na taki obrót wypadków, jak i obecność przybyszów.



Ilustracja 22. Kadr z filmu *The Guest: Aleppo – Istanbul* Andaca Haznedaroglu; źródło: zrzut z ekranu.

Almanci – niemieccy Turcy i Niemcy pochodzenia tureckiego

Najbardziej współcześnie znanym i istotnym kulturowo oraz politycznie przykładem tureckiej emigracji jest emigracja obywateli Turcji do Niemiec, kraju, w którym według statystyk mieszka obecnie ok. 3 mln Turków³⁹⁵. Ich status w Niemczech jest bardzo różny, niektórzy mają podwójne obywatelstwo, inni tureckie lub niemieckie. Większość przedstawicieli tureckiej emigracji, nawet jeżeli aktywnie integruje się z lokalną społecznością, równocześnie utrzymuje bardzo silne związki z ojczyzną, zarówno symboliczne, związane z podtrzymywaniem tradycji i praktykami religijnymi (lub przynajmniej tradycjami świątecznymi), jak i faktyczne – poprzez wyjazdy do Turcji, regularny kontakt z krewnymi itd. Emigranci tureccy często żyją w dużych skupiskach, najczęściej zawierają małżeństwa z osobami o tym samym pochodzeniu, zdarza się, że śluby odbywają się w Turcji lub w konsulatach tureckich, nie zawsze są nawet rejestrowane w niemieckich instytucjach³⁹⁶. Podtrzymywane tradycje często nie mają charakteru uniwersalnego dla całej Turcji, lecz na

³⁹⁵ M. Bartsch, *Turkish Immigration to Germany. A Sorry History of Self-Deception and Wasted Opportunities*, <http://www.spiegel.de/international/germany/turkish-immigration-to-germany-a-sorry-history-of-self-deception-and-wasted-opportunities-a-716067.html>, dostęp 10.12.2018 r.

³⁹⁶ M. Sulkowski, *Pół wieku diaspory tureckiej w Niemczech : społeczność turecka w Republice Federalnej Niemiec - procesy migracji i integracji po 1961 roku*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2012, s. 192.

przykład związane są z konkretną miejscowością czy regionem, z którego pochodzi dana rodzina lub grupa. Dla wielu osób pierwszym językiem i tym używanym na co dzień w domu, jest język turecki. Aktywność związana ze współczesnością Turcji dotyczy również kwestii politycznych – głosowania w wyborach, popierania lub nie partii rządzącej. Przekłada się to często na aktywne uczestnictwo w życiu politycznym Turcji, mimo przebywania na terenie Niemiec – udział w spotkaniach przedwyborczych i wiecach. Sytuacja ta niejednokrotnie powodowała napięcia dyplomatyczne na linii Ankara-Berlin. W Niemczech Turcy stanowią istotny temat, przede wszystkim w kategoriach politycznych i ekonomicznych. Na tle odbywającej się na terenie Niemiec agitacji politycznej obywateli tureckich, m.in. przez obecnego prezydenta Turcji Recepta Tayyipa Erdoğan przed referendum w 2017 roku, wybuchały nieporozumienia dyplomatyczne między krajami³⁹⁷. Figura mostu w tym kontekście może być wykorzystywana na różnych płaszczyznach i w różnych celach. Kwestia turecka w Niemczech jest tym bardziej gorąca, że jest to grupa w znakomitej większości muzułmańska – siłą rzeczy islam stał się codziennym, istotnym i widocznym tematem w Niemczech.

Jak wspomniano, mniejszość turecka w Niemczech to dzisiaj niemal 3 mln osób. Historia społeczności tureckiej w Niemczech sięga lat 60., kiedy zawarta została dwustronna umowa o wymianie pracowników zawarta między państwami (30 października 1961 r.) – umowa pomiędzy Republiką Federalną Niemiec a Republiką Turecką o zatrudnianiu Turków w Niemczech Zachodnich (niem. *Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Türkei zur Regelung und Vermittlung türkischer Arbeitnehmer nach der Bundesrepublik Deutschland vom 30. Oktober 1961*)³⁹⁸. Robotnicy tymczasowi zazwyczaj byli rekrutowani do fabryk, do budowy dróg i innych prac niewymagających wysokich kwalifikacji ani znajomości miejscowego języka. Zawarcie umowy na początku lat 60. XX wieku leżało w interesie obu stron – dynamicznie rozwijająca się gospodarka RFN potrzebowała rąk do pracy, Turcja natomiast poszukiwała rozwiązania dla rosnącego w kraju poziomu bezrobocia³⁹⁹. Początkowo, w umowie z 1961 roku dotyczącej przyjazdu tureckich pracowników do Zachodnich Niemiec, zawarta została klauzula dotycząca maksymalnego czasu, który przyjezdny pracownik może spędzić w Niemczech – miało to zapobiec sytuacjom, w których pracownicy nie będą chcieli wracać, zapobiec trwałym

³⁹⁷ K. Frymark, *Turecka kampania w Niemczech. Wzrost napięcia na linii Berlin–Ankara*, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2017-03-23/turecka-kampania-w-niemczech-wzrost-napięcia-na-linii-berlin>, dostęp: 15.01.2019 r.

³⁹⁸ A. Pięta, *Turcy jako *gastarbeiterzy* w Niemczech w latach 1961-2000*, w: *Dzieje najnowsze*, rocznik XXXVII — 2005, 1, s. 192.

³⁹⁹ P. Madajczyk, *Między fundamentalizmem a asymilacją : muzułmanie w Niemczech*, Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk, Warszawa 2015, s. 25.

podziałom rodzin itd. Jednak już po kilku latach, pod naciskiem niemieckich przedsiębiorców i przy aprobachie tureckich pracowników, zniesiono tę klauzulę. Dla pracodawców przyjmujących przyjezdnych pracowników zupełnie nieopłacalne było ciągłe szkolenie nowych pracowników, zdecydowanie korzystniejsze było zatrudnianie ich na dłużej niż 2 lata. Jednak nawet w tej sytuacji, zarówno przedsiębiorcy, jak i niemieckie władze, uważały, że gastarbeiterzy (z języka niemieckiego – gościnni pracownicy, tak określano przyjeżdżających do Niemiec od lat 50. tymczasowych zagranicznych pracowników, m.in. z Włoch, Jugosławii, również z Turcji) po zakończeniu okresu umowy o pracę (również tej zawartej na wiele lat) wrócą do swojego kraju.

Obecnie liczna mniejszość turecka w Niemczech stanowi różnorodną grupę zarówno pod kątem stopnia asymilacji i charakteru wykonywanej pracy, statusu społecznego i majątkowego, jak również podejścia do obu krajów, ich kultury, społeczeństwa i tradycji. Grupa ta ma również ogromny wpływ na procesy społeczne i kulturowe w obu krajach. Temat ten zostanie omówiony w poniższym rozdziale najszerzej, jako najżywszy i najbardziej interesujący w kontekście Stambułu i dyskursywnej figury mostu, który w tym wypadku nabiera dodatkowych znaczeń.

Współczesne badania pokazują, że tureccy imigranci są stosunkowo mniej zintegrowani ze społeczeństwem niemieckim od pozostałych grup imigrantów⁴⁰⁰ oraz że wśród mieszkających w Niemczech grup pochodzących z krajów o dominującej religii muzułmańskiej, są grupą, która na emigracji deklaruje najwyższy odsetek religijności (według wydanego w 2009 raportu 88% badanych deklaroowało się jako muzułmanie w badaniu prowadzonym przez niemiecki Federalny Urząd ds. Migracji i Uchodźców, niem. Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF))⁴⁰¹. Wśród mniejszości tureckiej więcej jest też osób słabo wykształconych, wykonujących gorzej płatne prace i bezrobotnych niż w innych grupach. Turcy, największa grupa mniejszościowa w Niemczech to również największa grupa muzułmanów wśród grup mniejszościowych (63% wszystkich muzułmanów zamieszkujących terytorium RFN⁴⁰²). Przyczyna problemów z integracją migrantów tureckich w Niemczech, często również w kolejnych pokoleniach, leży najprawdopodobniej w nieprzemyślanej i nieudolnej polityce władz niemieckich związanej z turecką imigracją. Warto podkreślić, że Turcy nie posiadają w Niemczech statusu mniejszości narodowej, który przyznany został w

⁴⁰⁰ M. Bartsch, A. Brandt, D. Steinvorth, *Turkish Immigration to Germany. A Sorry History of Self-Deception and Wasted Opportunities*, <http://www.spiegel.de/international/germany/turkish-immigration-to-germany-a-sorry-history-of-self-deception-and-wasted-opportunities-a-716067.html>, dostęp 10.12.2018 r.

⁴⁰¹ M. Sulkowski, *Pół wieku diaspory tureckiej w Niemczech*, op. cit., s. 175.

⁴⁰² Ibidem., s. 174.

tym kraju Duńczykom, Serbołużyczanom, Fryzom, Romom i Sinti – grupom licznie znacznie mniejszych. Jednak uznano, że imigranci zarobkowi nie mogą zostać włączeni w ramy prawne mniejszości narodowej⁴⁰³. Mieszkający w Niemczech Turcy to również największa grupa emigracyjna Turków poza granicami kraju.

Jak zauważa wiele osób zajmujących się polityką migracyjną, imigracją i integracją, niemieccy politycy w latach 60 i 70 XX w. nie przewidzieli możliwości, że zaproszeni z Turcji pracownicy postanowią zostać w kraju i sprowadzić do niego swoje rodziny. W odpowiednim czasie nie została wdrożona właściwa polityka integracyjna, co doprowadziło do wielu kryzysów związanych z integracją środowisk tureckich i wykluczeniem społecznym⁴⁰⁴. Jak wspomniano, według pierwotnego scenariusza, po wygaśnięciu kontraktów, gastarbeiterzy mieli wracać do krajów pochodzenia, w związku z czym początkowo w ogóle nie rozpoczynano dyskusji związanej z ich ewentualną asymilacją i systemowym wspieraniem tego procesu⁴⁰⁵. W 1965 roku, czyli na początku okresu intensywnego napływu tureckich pracowników do Niemczech, w RFN przyjęto ustawę o cudzoziemcach, w której zostało wyraźnie określone, że nadanie niemieckiego obywatelstwa ma charakter wyjątkowy⁴⁰⁶. Sytuację zdecydowanie zmienił kryzys ekonomiczny w roku 1973, który zmniejszył w Niemczech zapotrzebowanie na pracowników „z importu”. Od tego momentu rozpoczęły się powroty gastarbeiterów do Turcji – dobrowolne lub przymusowe⁴⁰⁷.

Kwestia braku asymilacji ma swoje źródła także w nastawieniu drugiej strony, czyli samych pracowników tymczasowych. Również przyjeżdżający do pracy Turcy często uważali, że niedługo wrócą do kraju pochodzenia. Szczególnie w początkowych latach obowiązywania bilateralnej umowy ich przyjazd miał zazwyczaj na celu zarobienie pieniędzy na konkretny cel – budowę domu, wykształcenie dzieci czy spłatę długów. Choć szeroko pojęta Europa była w tamtym czasie postrzegana w Turcji w kategoriach przestrzeni lepszej, jednak wystarczyło mieć z nią kontakt, doświadczenie pracy i mieszkania, nie chodziło o przeprowadzanie się na stałe i układanie sobie życia w odległym kraju. Strona symbolicznego mostu, z którą utożsamiali się ci imigranci, była jednoznacznie określona – była nią Turcja, ze swoją religią, tradycjami, kuchnią, językiem i obyczajowością. Pozostawała ojczyzną i źródłem tożsamości. Niektórzy tureccy przyjezdni pracownicy przez kilka, a nawet kilkanaście lat pracy w Niemczech trzymali na wierzchu walizki, nie chcąc opóźniać wyjazdu w razie konieczności. Mimo że wielu

⁴⁰³ Ibidem, s. 129.

⁴⁰⁴ M. Bartsch, A. Brandt, D. Steinvorth, *Turkish Immigration to Germany*, op. cit.

⁴⁰⁵ P. Madajczyk, *Między fundamentalizmem a asymilacją*, op. cit., s. 14.

⁴⁰⁶ Ibidem, s. 14.

⁴⁰⁷ D. Kołodziejczyk, *Turcja*, Wydawnictwo Trio, Warszawa, 2011, s. 209.

pracowników czasowych świadomie i z własnej woli starało się o przedłużanie kontraktów z zatrudniającymi ich firmami i okresu pobytu w RFN, to jednak większość z nich nadal nie planowała pozostania w Niemczech na stałe⁴⁰⁸. Sieci społeczne wśród imigrantów, mieszkających zazwyczaj w określonych lokalizacjach, początkowo stanowiły jedyny system wsparcia dla nowo przybyłych. Zakłady pracy zapewniały jedynie miejsca zakwaterowania, zazwyczaj w wieloosobowych pokojach w hotelach robotniczych. Rzadkością były kursy językowe, nie mówiąc już o szkoleniach kulturowych, ułatwiających komunikację i odnalezienie się w nowym miejscu. Poza godzinami pracy i snu, przybysze byli pozostawiani sami sobie. Stopniowo imigranckie sieci zaczynały stanowić element utrudniający, a czasem wręcz uniemożliwiający integrację⁴⁰⁹. Proces ten dotyczy nie tylko społeczności tureckiej w Niemczech, lecz również np. włoskiej.

Jak wspomniano, fabryki w Niemczech poszukiwały najczęściej pracowników do prostych prac, niewymagających wykształcenia, osoby przyjeżdżające do pracy często były słabo wykształcone czy wręcz niepiśmienne, co nie zachęcało ich do uczenia się języka niemieckiego i integracji z lokalną społecznością. Jak na tureckie warunki, zarabiali naprawdę dobrze, jednak w Niemczech pracowali za pensje, które były zbyt niskie dla obywateli Niemiec i wykonywali fizyczne prace. Pracownicy byli rekrutowani często nie tylko z miast, lecz z odległych miejscowości w Anatolii, gdzie życie toczyło się w zupełnie innym tempie niż miało to miejsce np. w Stambule. Większość robotników mieszkała w specjalnie do tego celu przygotowanych hotelach robotniczych zlokalizowanych w pobliżu fabryk czy zakładów, dzięki czemu większość czasu spędzali we własnym, homogenicznym gronie. Wiele zakładów pracy zatrudniało również tłumaczy, którzy pomagali nieznającym niemieckiego robotnikom, co czyniło naukę języka jeszcze mniej atrakcyjną i potrzebną. Wiele osób planowało wracać, jednak z przyczyn finansowych i politycznych (sytuacja polityczna w Turcji nie należała do najłatwiejszych i najpewniejszych) odkładało wyjazd.

Szacuje się, że już jednak w połowie lat 80. większość zamieszkujących w RFN Turków nie chciała wracać do kraju pochodzenia, tylko pozostać na stałe w Niemczech⁴¹⁰. Przedstawiciele tej grupy coraz częściej podejmowali starania o legalizację swojego pobytu, niezależnie od podpisanej umowy o pracę – uzyskania prawa stałego pobytu, a następnie obywatelstwa. Stopniowo sprowadzano z Turcji również pozostałych członków rodzin

⁴⁰⁸ P. Madajczyk, *Między fundamentalizmem a asymilacją*, op. cit., s. 28.

⁴⁰⁹ Ibidem, s.38.

⁴¹⁰ Ibidem, s. 31.

imigrantów⁴¹¹. Pod koniec lat 70. XX wieku zaczęto wprowadzać regulacje prawne, które faktycznie umożliwiały pozostającym dłużej w Niemczech pracownikom tymczasowym stopniową legalizację pobytu w kraju. Pokazuje to, że kwestia tureckich imigrantów zarobkowych w końcu została zauważona i że władze niemieckie zaczęły przyglądać się jej w innym świetle. W końcu coraz więcej zaczęto też mówić o konieczności wspierania procesu integracji imigrantów zarobkowych i ich rodzin przez instytucje państwowe. Było to szczególnie istotne w związku ze stopniowym spadkiem koniunktury gospodarczej, a co za tym idzie na pracowników, jak również ze stopniowym wchodzeniem na rynek pracy drugiego pokolenia imigrantów, którzy byli często gorzej wykształceni od rówieśników i mieli stosunkowo nieduże szanse na zdobycie dobrego wykształcenia i odnalezienie się na zmieniającym się rynku pracy⁴¹².

Powyższe kwestie i wprowadzane rozwiązania, nawet jeśli w efekcie niezbyt skuteczne, dotyczyły osób pozostających w Niemczech. W kontekście rozdarcia i niejednoznacznej tożsamości, w kontekście mostu jako problemu, oddzielenia i przeszkody nie do pokonania (lub też przeszkody, którą należy stale pokonywać) jeszcze bardziej interesująca jest sytuacja osób wracających do Turcji. Ich poczucie rozdarcia, brak pewności jednoznacznej przynależności stanowiły kwestię nieinteresującą dla nikogo, poza nimi samymi. Oni utknęli na środku mostu – nie byli już ani stąd, ani stamtąd. W Niemczech byli Turkami, a w Turcji kimś pomiędzy – niemieckimi Turkami (tureckie słowo na określenie takiej osoby to *Almanci*). Turcy, którzy decydowali się na powrót do ojczyzny mieli trudne zadanie, na które w większości nie byli przygotowani. Lata spędzone w Niemczech często powodowały, że w Turcji czuli się obco, nauczeni innej kultury życia i pracy, nie potrafili odnaleźć się po powrocie. W ten sposób podwójny stan zawieszenia pozostawiał ich po środku symbolicznego mostu, często doprowadzał do kolejnego powrotu – tym razem do Niemiec. Jest też wiele historii osób, które pokonywały ten most wielokrotnie w obu kierunkach, nie potrafiąc się odnaleźć po żadnej ze stron.

Masowy napływ *gastarbeiterów* do Niemiec mający miejsce od lat 60. XX wieku, a co za nim idzie obecność mniejszości tureckiej w tym kraju, odcisnęła wyraźne piętno na kulturze, polityce i życiu społecznym obu krajów – Niemiec i Turcji. W tym rozdziale analizie poddane zostaną wybrane utwory literackie i filmowe przedstawiające życie Turków w Niemczech oraz Turcję i życie w Turcji widziane z ich perspektywy – jako obserwatorów i uczestników. Obrazy te pokazują równocześnie wiele perspektyw patrzenia na most – perspektywę mieszkańca

⁴¹¹ Ibidem, s. 31.

⁴¹² Ibidem, s. 35.

Turcji patrzącego na Niemcy, Turka mieszkającego w Niemczech i patrzącego na Turcję, Turka mieszkającego w Turcji po powrocie z Niemiec. Świadczenia te przedstawiają również życie w różnych grupach tureckich w Turcji i w Niemczech. Są to wizerunki przefiltrowane równocześnie przez zachodnie spojrzenie (twórcy nieodmiennie mają silne związki z Zachodem) oraz przez wrażliwość insidera, osoby znającej kulturę turecką od podszewki, rozumiejącej ją dużo lepiej niż ktokolwiek z zewnątrz.

Most nad Złotym Rogiem – po której stronie mostu jestem?

Emine Sevgi Özdamar, autorka wydanej w 1998 roku powieści *Die Brücke vom Goldenen Horn* (oryginał wydany w języku niemieckim, tytuł polski to *Most nad Złotym Rogiem*, wyd. w roku 2007, wydawnictwo „Pogranicze”), to urodzona w tureckiej miejscowości Malatya niemiecka aktorka i reżyserka teatralna oraz pisarka. W swojej twórczości często porusza tematy związane z turecką emigracją w Niemczech, z wieloznacznością tożsamości tej grupy, punktami zapalnymi, które pojawiają się w ramach tej społeczności, jak również na styku ze społeczeństwem niemieckim, różnicami i podobieństwami między kulturami i ludźmi, z podejmowaniem decyzji na temat własnego życia oraz, co może najbardziej interesujące, możliwością wybierania własnej tożsamości. *Most nad Złotym Rogiem* to powieść autobiograficzna opowiadająca o przeżyciach autorki z lat wczesnej młodości. Jako dziewiętnastoletnia dziewczyna w roku 1965, a więc w pierwszych latach masowego rekrutowania tureckich pracowników do Niemiec, Emine Sevgi Özdamar wyjechała, by pracować w berlińskiej fabryce. Po dwóch latach wróciła i uczęszczała w Stambule do szkoły teatralnej. Ostatecznie po ukończeniu szkoły wróciła do Niemiec, gdzie otrzymała propozycję pracy w zawodzie i osiadła tam na stałe, z sukcesami rozwijając swoją karierę teatralną i literacką.

Mimo że autorka nie jest typową przedstawicielką tureckiej emigracji w Niemczech, porusza tematy, które w ogromnej mierze dotyczyły całej grupy pierwszych imigrantów – brak znajomości języka, problemy z kontaktami ze społecznością lokalną, niezrozumienie miejscowej kultury, obawy związane z przekraczaniem czy wręcz łamaniem norm – zarówno własnych, jak i lokalnych. Książka, choć bardzo osobista, pokazująca intymne przeżycia, doświadczenia, problemy i dylematy bohaterki, przedstawia równocześnie dylematy i problemy, które napotykały osoby decydujące się na wyjazd do pracy w Niemczech w ramach niemiecko-tureckiej umowy o wymianie pracowników. Powieść dzięki temu ma aspekt

uniwersalny, opowiada o losach całej grupy. Widzimy jak wyglądało pierwotnie przechodzenie na drugą stronę symbolicznego mostu, jak pojawiało się pierwsze poczucie rozdarcia, braku i wątpliwości związanych z tą zmianą. Oczywiście fabularnie historia bohatera *Mostu nad Złotym Rogiem* zupełnie nie jest typowa, dziewczyna pochodzi ze Stambułu, jest wykształcona i ma określone aspiracje oraz plany. Może właśnie dzięki temu w plastyczny i szczegółowy sposób, mimo że często operując metaforami, przedstawia realia tureckiej emigracji zarobkowej w latach 60. XX wieku. W tle osobistej historii Emine obserwujemy również ówczesne niepokoje polityczne, które regularnie wstrząsają życiem społecznym i ekonomicznym Turcji, zniechęcając tym samym pracujących w Niemczech Turków do powrotu do ojczyzny.

Jak wspomniano, bohaterka powieści *Most nad Złotym Rogiem* podejmuje świadomą decyzję wyjazdu do pracy po skończeniu szkoły średniej – nie potrafi znaleźć dla siebie miejsca w domu rodzinnym, w samej rodzinie, ani w Stambule. Zagubiona, ma przeczucie, że czasowa emigracja dobrze jej zrobi, pozwoli odkryć, czego naprawdę pragnie, nabrać dystansu. Wieczne kłótnie z matką i ograniczenia, których doświadcza jako młoda kobieta mieszkająca w dość konserwatywnym (choć bardzo liberalnym jak na Turcję) środowisku, irytują ją, wydają się jej niesprawiedliwe. Oddalenie od domu rodzinnego i doskonale znanego miasta ma być uwalniające, ma pozwolić jej wypłynąć na szersze wody. Postanawia przekroczyć most, który od kilku lat został otwarty dla obywateli i obywaterek tureckich, na skutek umowy podpisanej między państwami – most poprowadzony między zapóźnioną gospodarczo Turcją i Niemcami, w których boom gospodarczy jest tak dynamiczny, że nie starcza rąk do pracy. Poza dosłownym punktem wyjścia (Turcja) i dojścia (Niemcy), most – utworzony dzięki dwustronnej umowie o wymianie pracowników łączy przestrzeń symboliczną – Turcję, znajdującą się na peryferiach (kultury, gospodarki, Europy), w tym wypadku lokalizowaną daleko na Wschodzie, w Azji, z Europą – wysokorozwiniętą gospodarczo, określającą w dużej mierze poziom aspiracji mieszkańców Turcji (w tym aspiracji kulturowych).

Bohaterka, zdeterminowana, by zmienić coś w swoim życiu i nie wiedząc jaką wybrać drogę, decyduje się na pierwszą opcję, która wydaje jej się interesująca i, co jest dużą zaletą, łączy się z koniecznością wyjazdu z domu. Opuszczenie „rodzinnego gniazda”, przekroczenie granic strefy komfortu, wydaje jej się dokładnie tym, czego w tym momencie potrzebuje. Wyjazd do pracy do Niemiec okazuje się przedsięwzięciem niezwykle łatwym, możliwym do realizacji niemalże natychmiast. Międzypaństwowa umowa o wymianie pracowników jest realizowana w niezwykle sprawny sposób. Niewiele czasu mija między podjęciem przez Emine decyzji, a jej faktycznym wyjazdem:

W Stambule świeciło słońce, a przed kioskami wisały gazety z nagłówkami: „Niemcy potrzebują tureckich robotników”, „Niemcy przyjmują Turków do pracy”.

Pomyślałam, że pojadę do Niemiec, popracuję rok, a potem pójdę do szkoły teatralnej. Poszłam do biura pośrednictwa pracy w Stambule.

– Ile masz lat?

– Osiemnaście.

Byłam zdrowa i po dwóch tygodniach dostałam paszport i roczną umowę z firmą Telefunken w Berlinie.

Matka już nic nie mówiła, tylko paliła bez przerwy. Siedzieliśmy w kłębach dymu, ojciec narzekał: „Może Allah nauczy cię w Niemczech rozumu. Nie potrafisz nawet usmażyć jajek. Jak będziesz montować lampy radiowe u Telefunkena? Skończ szkołę. Nie chcę, żeby moja córka została robotnicą. To nie są żarty⁴¹³.”

Jednak już w pociągu ze Stambułu bohaterka przeżywa rozterki i zdaje sobie sprawę z własnej samotności – tęsknota za domem i matką, z którą przecież nie zgadzała się tak bardzo i kłóciła na co dzień, już w pociągu staje się nieznośna. Okazuje się, że opuszczenie domu rodzinnego, nagle kompletnie zmienia sposób jego postrzegania, wyjście ze strefy komfortu w pierwszym momencie powoduje, że bohaterka docenia komfort, który był jej udziałem, łatwość życia, znajomość otaczającej ją wcześniej rzeczywistości. Podobnie inne pasażerki pociągu, który jedzie ze Stambułu bezpośrednio do Monachium, przeżywają smutek i rozterki. Równocześnie jadący przez kilka dni pociąg staje się faktycznie przestrzenią mostu, przestrzenią „pomiędzy”, odległością, którą trzeba przebyć, aby znaleźć się po drugiej stronie. Czas w podróży się dłuży i staje się wręcz niepoliczalny, przestrzeń pociągu-mostu staje się odrębnym uniwersum, które zamieszkują jadące do pracy kobiety, ich tęsknoty, lęki i nadzieje. Same kobiety żyją przez tych kilka dni w pociągu jak duchy, istoty nieprzynależące do żadnej przestrzeni:

W pociągu ze Stambułu do Niemiec przez kilka nocy chodziłam w tę i z powrotem po korytarzu wagonu i przyglądałam się kobietom, które jechały do obcego kraju, żeby pracować. (...) Od trzech dni i nocy nie rozbierałyśmy się. Na podłodze przedziału stała tylko jedna para butów, kołysząc się wraz z ruchem pociągu. Kiedy któraś z kobiet chciała iść do toalety, szybko wkładała te buty i biegła do zapchanej ubikacji, śmiesznie podskakując w cudzym obuwiu. Zauważyłam, że wypatruję kobiet podobnych do mojej matki. Jedna z pasażerek miała podobne pięty. Na podłodze przedziału nie było butów mojej matki. W Stambule jej buty i moje tak ładnie stały obok siebie. Z jaką łatwością wkładałyśmy razem buty i szłyśmy na film z Liz Taylor albo do opery.

Mamo, mamo.

⁴¹³ E.S. Özdamar, *Most nad Żółtym Rogiem*, Wydawnictwo „Pogranicze”, Sejny 2007, s. 9-10.

Myślałam, że przyjadę na miejsce, dostanę łóżko i będę ciągle myślała o matce, to będzie moja praca. Zaczęłam szlochać i rozzłościłam się, jakbym to nie ja opuściła matkę, tylko ona mnie. Zasłoniłam sobie twarz tomem Szekspira⁴¹⁴.

Matka bohaterki, wcześniej kojarząca się przede wszystkim z zakazami, pretensjami i pilnowaniem starego, odrzucanego przez bohaterkę porządku, staje się symbolem znanego, prostego, dobrego i własnego życia, poczucia ciepła i pewności zostawionych nad Bosforem, porzuconych na stambulskim dworcu Sirkeci, z którego odjechał pociąg. Przewartościowanie dotychczasowego życia i doświadczeń następuje niezwykle szybko, już w przestrzeni pociągowego przedziału i korytarza. W sposób naturalny powoduje to powstanie swoistej wspólnoty tymczasowych, a jednak bardzo silnych, więzi między wspólnie podróżującymi kobietami.

Na miejscu, w Berlinie, w hotelu robotniczym, w którym kobiety zostają zakwaterowane, powstaje kolejna przestrzeń „pomiędzy”. Choć geograficznie jest to już druga strona mostu, przestrzeń docelowa, jednak realnie jest to nadal most, przestrzeń tymczasowa, nieokreślona, nieprzynależąca ani do znanej i dotychczasowej przestrzeni Turcji, ani do nowej, nieodkrytej jeszcze przestrzeni Niemiec. Hotel robotniczy jest w pewnym sensie przedłużeniem pociągu. Również używana przez kobiety nazwa hotelu „wonajm” obrazuje ten proces: „Zamieszkalam w hotelu robotniczym dla kobiet, *Frauenwohnheim*, wymawialiśmy to wonajm⁴¹⁵”.

Rozdarcie i tymczasowość, niepewność obecnej sytuacji i tęsknota za znanim, za domem, przejawiają się nie tylko w codziennych rytuałach i sposobie budowania relacji między mieszkającymi razem tureckimi kobietami. Pojawiają się również w snach bohaterki. Jej sny to swoisty bieg przez most, powrót na tamtą stronę, stronę, z której przybyła – wyśniona podróż w odwrotnym kierunku. Podróż, której nie udaje się jej nigdy do końca przebyć – droga powrotna, okazuje się niełatwa, a być może nawet jest niemożliwa:

Czasami nocami, niczym w filmie puszczonej od tyłu, biegłam od drzwi wonajmu do pociągu, którym tu przyjechałam. Pociąg również jechał do tyłu. Drzewa cofały się za oknami, ale droga była za długa, dojeżdżałam tylko do Austrii. Góry zasnuwały mgły, a że trudno było cofać pociąg we mgle, więc zasypiałam. Zauważyłam też, że myślę o matce kiedy jestem głodna albo skaleczę się w palec i mnie boli. Myślałam wtedy, że ten ból jest moją matką. Często szłam spać głodna albo z bolącym palcem⁴¹⁶.

⁴¹⁴ Ibidem, s. 11.

⁴¹⁵ Ibidem, s. 11.

⁴¹⁶ Ibidem, s. 15.

Podobnie inne bohaterki, mieszkające w tym samym, co Emine „wonajmie” (hotelu robotniczym), zagłębiają się w swoją tęsknotę na różne sposoby – czasami nawiązując głębokie, podobne do rodzinnych, relacje z innymi robotnikami, czasami udając, że żyją gdzie indziej, w przestrzeni rodzinnego domu czy miasta. Ze względu na barierę językową (towarzyszki Emine są i tak w dobrej sytuacji, kierownik ich hotelu postanawia bezpłatnie uczyć je języka) dziewczyny skazane są na kontakty z samymi Turkami, również mieszkającymi w Berlinie, o ile oczywiście wpojone w domu zasady nie okażą się silniejsze i nie każą im trzymać się z dala od wszelkich mężczyzn. Równocześnie kontakt wyłącznie z krajanami to dla nich rozwiązanie najwygodniejsze. Tutejsi Turcy, zagubieni podobnie jak one, trzymają się kodów kulturowych, wyuczonych w domu. Nawet lewicowi rewolucjoniści, których mamy okazję poznać, w sposobie bycia pozostają wierni tradycji, łączą się grupy, aby jakoś poradzić sobie z nową, obcą i wrogą (bo nieznaną) rzeczywistością. Tureccy mężczyźni funkcjonują w nowych warunkach nieco inaczej niż kobiety, jednak również w ich berlińskiej codzienności nie ma miejsca na indywidualność. Bycie w grupie utwierdza poczucie przynależności i pozwala na określanie swojej dotychczasowej tożsamości (tureckiej, lokalnej, rodzinnej, domowej) jako właściwej. Przedstawiani przez bohaterkę tureccy mężczyźni poruszają się w grupach lub parach, widać to nie tylko w sposobie poruszania się, lecz również w języku, którego używają:

Mężczyźni wsiedli kiedyś w Turcji w autobus, potem do pociągu, potem w samolot i przyjechali do Berlina. Teraz stali pod drabiną, której koniec znikał w niebie. Wchodzili po drabinie i myśleli: „Tylko kawaleczek, potem zejdziemy znowu na dół”. Mieli zamiar po pewnym czasie znowu wsiąść do pociągów i autobusów i wrócić do miejscowości, skąd przybyli. Mówili tak jak kobiety w naszym wonajmie: „Za rok nikt mnie już tu nie zobaczy”. Mówili o roku, który mieli spędzić w Berlinie tak, jakby nie należał do ich życia, palili, pili herbatę i chodzili razem po mieście, jakby byli w dżungli, bez ojców, którzy szliby przed nimi. (...) Gdyby mężczyźni chodzili samotnie po ulicach, pewnie wiatr oderwałby ich od ziemi i rozbiliby sobie głowy o ściany domów. Dlatego zawsze chodzili razem. Śnieg przysypywał im wąsy. Trzy pokryte śniegiem pary wąsów lepiej poruszają się wśród śniegu, niż jedna para. Każdy mężczyzna, który był razem z innymi, miał w ten sposób swego ojca lub dziadka, przyjemnie było kroczyć drogą, której końca nie było widać, obok ojca albo przy boku dziadka. (...) Nie mówili: „Wychodzę”, tylko jeden wstawał i mówił: „Wychodzimy”. Kiedy ktoś nalewał herbatę do szklanki, mówił: „Napijemy się herbaty”. Gdy na stole leżała gazeta, któryś z nich mówił: „Poczytamy sobie gazetę”. Każde „ja” przyszywało się do innego „ja” i powstawało „my”. Tylko materiał ich spodni albo ich swetry opowiadały ich prywatną historię; także barwa ich skóry, fałdy na szyi, ich różne dialekty pokazywały, że urodziły ich różne matki. Kiedy nic nie mówili i po prostu stali w pokoju, wyglądali tak, jakby stali wokół konia z rękami na jego grzbiecie, wspólnie grzejąc sobie dłonie⁴¹⁷.

⁴¹⁷ Ibidem, s. 34-35.

Pierwszy rok, który bohaterka spędza pracując w berlińskiej fabryce, w całości sytuuje się przestrzeni „pomiędzy”, na moście. Bohaterka nie wyjechała jeszcze tak naprawdę z domu, a równocześnie już jej tam nie ma. Nie przyjechała jeszcze do Berlina, a przecież już w nim jest. Środowisko, w którym się obraca jest wyłącznie tureckie – w ogromnej mierze wynika to z ograniczeń językowych. Mimo uczenia się na pamięć nagłówków niemieckich gazet, a nawet pobierania lekcji języka u nowego kierownika „wonajmu”, bohaterka, podobnie jak jej koleżanki, po roku pracy w Niemczech prawie nie komunikuje się po niemiecku.

Pierwszy powrót Emine do Stambułu, po rocznej w nim nieobecności, przynosi poczucie obcości w dobrze znanym miejscu, w rodzinie, w dawnej przestrzeni. Bohaterka wraca i zaskakuje ją niezmiennosc tego, co pozostawiła za sobą. Ona sama, choć przez cały pobyt w Niemczech pozostawała w „zawieszeniu”, nie potrafiła do końca oderwać się od domu rodzinnego i miasta, z którego wyjechała, wciąż myślała o matce i czuła na swoich plecach wzrok ojca, jednak zmieniła się, nabyła wielu nowych doświadczeń, wróciła jako inna osoba. Stambuł natomiast nie zmienił się prawie wcale:

W Stambule wszystko było na swoim dawnym miejscu, meczety, statki, mężczyźni pracujący na statkach, mężczyźni parzący herbatę, sprzedawca warzyw naprzeciwko naszego domu. Nawet stary zepsuty samochód stał dokładnie w tym samym miejscu, gdzie widziałam go przed rokiem. W jego otwartych drzwiach rosła trawa. Morze nadal miało ten sam kolor, a statki wciąż pływały między Azją i Europą, w tę i z powrotem. Pomyślałam, że będę mogła znowu wyjechać, wszystko zostanie na swoim miejscu i poczeka na mnie.⁴¹⁸

Historia bohaterki *Mostu nad Złotym Rogiem* pokazuje realia wyjazdów do Niemiec w latach 60., samotność w obcym kraju, bariery kulturowe i językowe, a równocześnie fascynację zupełnie nowym i dającym szerokie możliwości miejscem. Równocześnie nie jest to opowieść typowa, nie pokazuje najbardziej typowej historii. Bohaterka po pierwsze jest kobietą, a większą część wyjeżdżających do pracy w Niemczech stanowili mężczyźni. Po drugie, bohaterka jest dziewczyną wykształconą, czytającą, chętną do nauki i nauczoną jak się uczyć. Codziennie rano, w drodze do pracy, Emine czyta nagłówki niemieckich gazet widzianych za szybą i uczy się ich na pamięć. Jej determinacja nie maleje, bohaterka czerpie radość ze stopniowego opanowywania nowego języka. Uczy się również berlińskich obyczajów, obserwowanych podczas zakupów i spacerów po mieście:

Każdego ranka dalej ćwiczyłam przy stoisku z niemieckimi gazetami całe zdania, których nie rozumiałam, wieczorem na rzut poduszką odpowiadałam wyuczonymi na pamięć nagłówkami:

⁴¹⁸ Ibidem, s. 85.

TWARDE BANDAŻE*

CHCESZ PATRZEĆ – PŁAĆ

SOWIECI TYLKO SIĘ PRZYGLĄDALI

Kiedy chodziłyśmy berlińskimi ulicami, dziwiłam się, jak mało widzi się tam mężczyzn, także wieczorem było ich niewielu. Dziwiło mnie, że nie drapia się między nogami, jak wielu Turków na tureckich ulicach. Niektórzy mężczyźni nieśli kobietom, z którymi szli, torby i torebki i wyglądali tak, jakby byli mężami torebek, a nie tych kobiet.

Chodzili po ulicach tak, jakby właśnie filmowała ich telewizja. Ulice i ludzie wyglądali jak na filmie, ale ja w tym filmie nie grałam. Widziałam ludzi, ale oni mnie nie widzieli. Byłyśmy jak ptaki, które lecą gdzieś przed siebie i od czasu do czasu siadają na ziemi, żeby wkrótce zerwać się i lecieć dalej.

Przyjechaliśmy tu wszystkie na rok, po roku chciałyśmy wrócić do domu. Kiedy spoglądałyśmy na siebie w lustrze, nie widziałyśmy przechodzących za nami matek ani ojców, ani siostr. W lustrze nasze usta nie rozmawiały z matką ani siostrą. Nie słyszałyśmy ich głosów, szelestu ich ubrań, ich śmiechu, każdego dnia widziałyśmy w lustrze naszą samotność⁴¹⁹.

Samotność imigrantki zarobkowej, to samotność całej grupy, podobnie jak jej tęsknota. Imigrantki nie tylko nie odnajdują się w nowej społeczności, mają również poczucie, że ta społeczność nawet ich nie zauważa, że nie są nawet tłem akcji filmu, który oglądają wokół siebie. Dziewczęta żyją wizją powrotu do domu, nie podejmują zbyt wielu prób zapuszczenia korzeni w Berlinie czy poznania głębiej tego miasta.

Rodzice bohaterki nie mieli nic przeciwko temu, żeby po powrocie z Niemiec dalej się kształciła i mieli możliwość wesprzeć ją finansowo. Pozwolili jej na kolejny wyjazd, który nie miał już charakteru czysto zarobkowego. W pewnym sensie zrozumieli dylemat, w którym utkwiała, przestrzeń mostu „pomiędzy”, której stała się ofiarą. Dali jej szansę rozejrzeć się raz jeszcze i zdecydować co dalej. Niezależnie od tak komfortowych warunków, droga na drugą stronę mostu nadal nie jest łatwa, ponieważ usłana jest obawami, stereotypami, poczuciem gorszości, a może raczej kategoriami jasno określającymi czym różni się Wschód (Turcja) od Zachodu (Niemcy/Europa). Pierwszy językowy problem, który napotyka bohaterka ucząc się posługiwania nowym językiem, to tendencja do ciągłego przeproszania za wszystko, właściwie za swoją obecność:

Ojciec dał mi trzy tysiące marek i wysłał mnie do instytutu Goethego do małego miasta na Jeziorze Bodeńskim. Moje pierwsze niemieckie zdania brzmiały: „Przepraszam, czy mogę coś powiedzieć?”, „Przepraszam, która godzina?” i „Przepraszam, czy mogę wziąć jeszcze jeden ziemniak?”. Nie przeproszałam tylko w weekendy. W weekendy razem z Włoszką, która uczyła się ze

⁴¹⁹ Ibidem, s. 30.

mną niemieckiego, jeździłam autobusem w kierunku Szwajcarii. Często zabierali nas francuscy żołnierze, no i znowu nie znałyśmy języka, bo żołnierze mówili tylko po francusku. Nauczyłam się trochę niemieckiego, ale dalej przepraszałam w każdym zdaniu⁴²⁰.

Po kolejnym powrocie do Stambułu, po kursie językowym, pracy i nieco bardziej świadomym zagłębieniu się w tkankę społeczną, bohaterka jeszcze bardziej obco czuje się w tym mieście. Nie tylko dobrze znane miasto okazuje się obce, bohaterka nie rozpoznaje również swoich rodziców. Decyzja o wyborze jednej ze stron mostu przestaje być w jej gestii. Kolejne etapy oddalenia okazują się niemożliwe do zapomnienia, wymazania, cofnięcia. Bohaterka na dobre osiedla się w przestrzeni „pomiędzy”, wydaje się patrzeć na obie strony z samego szczytu mostu:

Przed domem spotkaliśmy pontiaka, w którym siedział jakiś mężczyzna. Wychylił się z okna samochodu i powiedział: „Witaj córko, już mnie nie poznajesz? Zapomniałaś o nas w Niemczech?”. Podziękował obydwu studentom i powiedział: „Napijmy się herbaty na orzeźwienie”. Poszliśmy za nim na trzecie piętro, drzwi otworzyła jakaś kobieta i zawołała: „Moja córka!” Całowała mnie i przez cały czas mi się przyglądała, jakby nie mogła uwierzyć, że wróciłam. Nie poznawałam własnej matki⁴²¹.

Również rodzice bohaterki nie potrafią przyzwyczaić się do sytuacji obecności córki, która po drugim wyjeździe do Niemiec stała się innym człowiekiem, z innymi nawykami. Do obcości związanej z rocznym niewidzeniem się i ograniczonym kontaktem (głównie listownym i czasami telefonicznym) dołącza się obcość związana z innymi doświadczeniami kulturowymi i językowymi. Znajomość innej kultury i języka staje się elementem zaburzającym, budującym równocześnie podziw, zazdrość i niepewność rodziców. Zaczynają obawiać się swojej córki i bronić się przed nią, obracając własne obawy w żarty i złośliwości:

Kobieta, która podobno była moją matką, zwróciła się do mnie” „Moje dziecko, dlaczego tak siedzisz, jakby ci zatonęły wszystkie statki? Powiedz coś. Powiedz jakieś zdanie po niemiecku”. Kiedy w Berlinie wśród lewicowych studentów jakaś dyskusja kręciła się w kółko i nic nie można było zrozumieć, często słyszałam pytanie: „Co było pierwsze: jajko czy kura?”. Powiedziałam to zdanie po niemiecku. „Przetłumacz to proszę na turecki”, poprosiła matka. Przetłumaczyłam. Matka powiedziała: „U nas jest podobny zwrot: kogut wyszedł z jajka i stwierdził, że skorupka nie jest dla niego wystarczająco piękna. Może uważasz, że nie jesteśmy wystarczająco dobrzy dla ciebie, bo widziałas Europę?”. Ojciec powiedział: „Twoja matka też chce być Europejką. Ufarbowała sobie włosy na blond”⁴²².

⁴²⁰ Ibidem, s. 86.

⁴²¹ Ibidem, s. 143.

⁴²² Ibidem, s. 145.

Równocześnie wiele rzeczy pozostaje zupełnie niezmiennych. Również drobne niedoskonałości, skazy codzienności, które łatwo jest naprawić, jednak nikomu nie chce się tego robić; zjawisko rozmytej, podzielonej odpowiedzialności powoduje, że nie zostają naprawione. Nawyki „tubylców” – rodziców, krewnych, sąsiadów, przyjaciół stanowią dla bohaterki przedmiot zdziwienia, lecz też ułatwiają odnalezienie się w sytuacji poczucia zagubienia i obcości we własnym domu rodzinnym, jednak nigdy całkiem nie znikają. Bohaterka wie, że to nie jest już jej miejsce. Że przekroczyła most, poznała drugą stronę, zasmakowała jej, a po takim doświadczeniu nie ma łatwych powrotów. W znanej dotychczas przestrzeni nie może w pełni manifestować swojego nowego „ja”:

Poza jasnymi włosami mojej matki w mieszkaniu było wszystko tak jak przedtem. Kiedy przed dwoma laty wyjeżdżałam do Niemiec, żarówka w bramie domu zapalała się i gasła. Teraz było tak samo. Rodzice mieli wciąż to samo stare radio. Ojciec rozmawiał z nim jak z człowiekiem: „Odezwij się, bo cię zbije”. Albo mówił: „Znowu mu się nie chce”. Lodówka w kuchni dalej głośno brzęczała. Sąsiadka z kotem siedziała dalej na tym samym krześle pod naszym balkonem. Miała na sobie kimono, tak samo jak przedtem widziałam z góry jej ogromne piersi. Tak samo jak przedtem kobiety stukały obcasami, schodząc po schodach. W ich mieszkaniach drzwi trzaskały jak zwykle z powodu przeciągu. Tylko ja wróciłam do Stambułu z rzeczami, które musiałam ukrywać przed wzrokiem rodziców⁴²³.

W poszukiwaniu siebie i właściwej dla siebie drogi przez most, odpowiedniej strony mostu, bohaterka zaczyna podróż w głąb siebie, próbując zrozumieć czego naprawdę chce i jaki model życia jest dla niej. Toczą w niej walkę dwa przeciwne modele życia i scenariusze, za każdym z nich stoi zupełnie inna przyszłość i wybór innej tożsamości – dwie strony mostu. Pierwszy model, tradycyjnie przeznaczony dla kobiety, dotyczy poświęcenia, macierzyństwa, opieki nad innymi, podporządkowania swojego życia ich potrzebom. Model drugi to samorealizacja, postawienie na własne potrzeby i pragnienia, znalezienie własnej, indywidualnej ścieżki rozwoju – w przypadku Emine to zostanie aktorką, przy równoczesnym pogodzeniu się z faktem, że taki wybór może być negatywnie oceniany przez niektórych, szczególnie w jej pierwotnej grupie odniesienia – w stambulskiej rodzinie, wśród sąsiadów. W sensie symbolicznym, ten wybór odbywa się między kolektywnym Wschodem, którym jest tu Turcja, zlokalizowana po jednej stronie mostu, a indywidualistycznym Zachodem, którym są Niemcy, znajdujące się po drugiej stronie. Dylemat, przed którym staje Emine pogłębia jej nieplanowana ciąża, którą odkrywa niedługo po powrocie z Niemiec. Do podjęcia decyzji dochodzi idealnie pośrodku mostu między Wschodem a Zachodem, w występujących w

⁴²³ Ibidem, s. 144-145.

Stambule okolicznościach – na promie płynącym między Europą, a Azją, którym bohaterka wraca do domu:

Statek znajdował się dokładnie w połowie drogi między azjatyckim a europejskim Stambułem. Aktorka wyszła z mojego ciała, popychając przed sobą mężczyznę i dziecko, i wyrzuciła ich do morza Marmara. Potem wróciła i znowu weszła we mnie. Kiedy statek przybił do azjatyckiego brzegu, wiedziałam, że w ogóle nie chcę wychodzić za mąż, chcę iść do szkoły aktorskiej⁴²⁴.

W tle dylematów i wyborów Emine, całe miasto i jego mieszkańcy sytuują na skali wartości obie strony mostu, na środku którego znalazła się bohaterka. Europa i europejskość są w tym czasie traktowane w Stambule jako wartość sama w sobie. Już sam pobyt osoby w Europie, szczególnie zaś podjęcie w Europie studiów, powodują, że osoba z takim doświadczeniem, osoba, która miała możliwość przejść przez most i poznać jego drugą stronę (równocześnie nie będąc nisko opłacanym robotnikiem zupełnie nieznającym języka), „wziąć” stamtąd pewne wartości, przyjąć je jako własne i wrócić na stronę turecką, jest bardziej wartościowa niż inni i zawsze ma rację. Widać to szczególnie wyraźnie w zlaicyzowanym, liberalnym środowisku szkoły aktorskiej, do której trafia Emine, po tym jak na promie, między Europą a Azją, postanowiła wybrać siebie:

W szkole studenci przez wiele dni rozmawiali o wizycie Kippharda. „Człowiek z Europy. To, co mówi, jest nie do podważenia”, mówili. Turek, który studiował w Europie był najważniejszy i wszyscy patrzyli mu na usta. Kiedy parę osób dyskutowało przy stole, a był przy tym Europejczyk, jeden mówił do drugiego: „Człowieku, nawet Europejczyk mi wierzy, jak śmiesz mi nie wierzyć, ty barani łbie?”⁴²⁵.

Pozytywne ocenianie wszystkiego, co europejskie, leżące po „właściwej” stronie mostu, stanowiącej przestrzeń marzeń i aspiracji, reprezentującej pożądane i podziwiane wartości, niezależnie od treści i faktycznej wartości danych reprezentacji, przekłada się na niechęć czy nawet pogardę dla tego, co reprezentuje sobą druga strona. To, co własne, znane, bliskie, tureckie staje się bezwartościowe, przestarzałe, nieinteresujące – również niezależnie od treści. Kolejny raz most, zbudowany z aspiracji i pragnień z jednej strony oraz frustracji i wstydu z drugiej, zdecydowanie prowadzi w jednym kierunku:

Europa była kijem, którym waliło się innych po głowach. „Jesteśmy za bardzo *à la turca*”, mówili Turcy, nie zdając sobie sprawy, że nawet to wyrażenie pochodzi z Europy. „Nie bądź taki *à la turca*”, „Nie snobuj się na *à la turca*”. Europejska aspiryna leczyła choroby serca. Dobrą jakość

⁴²⁴ Ibidem, s. 158.

⁴²⁵ Ibidem, s. 204.

europejskich materiałów można było poznać na pięćdziesiąt metrów. Europejskie buty nigdy się nie niszczyły. Wszystkie europejskie psy studiowały w europejskich psich szkołach. Europejskie kobiety były naturalnymi blondynkami. Europejskie samochody nie powodowały wypadków⁴²⁶.

Również w codziennym osobistym i intymnym życiu bohaterki most przebiega nie tylko między Turcją, a Niemcami. Znajduje się on w samym Stambule. Położenie miasta koreluje idealnie z peregrynacjami Emine, która każdego ranka wyrusza ze swojego położonego w azjatyckiej części Stambułu domu rodzinnego, do europejskiej części, gdzie znajduje się szkoła aktorska, nowi znajomi i bogate, nietradycyjne życie towarzyskie. Bohaterka nieustająco przekracza ten symboliczny most, przemieszcza się między dwoma brzegami Bosforu, do Azji wracając wyłącznie na nocleg, i to nie zawsze. W latach 60 XX wieku komunikacja między azjatyckim i europejskim brzegiem miasta nie była taka łatwa. Nowy tryb życia dziewczyny nie był również łatwy do zrozumienia dla jej rodziców.

W 1967 roku, kiedy się to wszystko działo, nie było jeszcze mostu między Azją a Europą. Obie strony dzieliło morze, a kiedy miałam wodę między sobą a rodzicami, czułam się wolna. W pewnej baśni młodego człowieka goniły olbrzymy, które chciały go pożreć. Młodzieniec rzucił za siebie lustro, które zamieniło się w wielkie morze, a olbrzymy pozostały na drugim brzegu. Mogłam też kłamać i mówić: „Ojcie, przegapiłam ostatni statek, nocowałam u naszej nauczycielki”. Azjatycka i europejska strona w Stambule były dwoma różnymi krajami⁴²⁷.

W powieści często występuje nie tylko motyw mostu, lecz jeden z realnych mostów, najznamienitszy most Stambułu – most Galata, czyli tytułowy „Most nad Złotym Rogiem”. Pojawia się przy okazji każdego przyjazdu i wyjazdu bohaterki z miasta, ponieważ dworzec kolejowy Sirkeci, z którego odchodzą pociągi do Europy, położony jest w pobliżu mostu Galata, pojawia się jednak również jako przestrzeń mityczna, przestrzeń „złotego Stambułu”, w kontekście zajęć w szkole aktorskiej. Jeden z nauczycieli w szkole chce nauczyć studentów przyglądać i przysłuchiwać się miastu. Jednym z jego najbardziej charakterystycznych odgłosów, aktualnych zresztą do czasów współczesnych, jest głos ulicznych sprzedawców, którzy z niezwykłą mocą zachwalają swoje produkty, bez końca przemierzając stambulskie ulice:

Kazał nam chodzić po mieście i przysłuchiwać się tym głosom, żebyśmy poznali oratorium Stambułu. Wszyscy ci ludzie byli chłopami, przywozili ze sobą do Stambułu składane łóżka. Często widywałam ich na moście nad Złotym Rogiem. Niski most kołysał się nad wodą pod ich nogami, a oni szli tak, jakby kroczyli przez bezkresną pustynię z rozkładanymi łóżkami nad głową i marzyli o przybyciu do źródła. Chłopi mówili: „Ulice Stambułu są ze złota”, jechali przez sześć, siedem dni ze swoich wsi do stolicy, żeby znaleźć jakąś pracę⁴²⁸.

⁴²⁶ Ibidem, s. 205.

⁴²⁷ Ibidem, s. 182.

⁴²⁸ Ibidem, s. 173.

Powieść fabularnie kończy wyjazd bohaterki na stałe do Niemiec. Emine dostaje angaż w berlińskim teatrze i postanawia się tam przeprowadzić. Tak jak przy okazji pierwszego wyjazdu do Niemiec, na dworcu Sirkeci, zlokalizowanym po europejskiej części Stambułu, wsiada w pociąg do Berlina. Pociąg, który tym razem zawiezie ją do nowego, świadomie wybranego życia, pozwoli jej osadzić się po jednej, niemieckiej, europejskiej stronie symbolicznego mostu, pośrodku którego żyła przez kilka wcześniejszych lat. Jako artystka teatralna i pisarka, Emine przez resztę życia w swojej twórczości zajmować się będzie w ogromnej mierze samym mostem, podzieleniem, rozdarciem, niejednoznacznością tożsamości niemieckich Turków czy też Niemców pochodzenia tureckiego. Stambuł żegna bohaterkę widokiem dekonstruowania starego mostu nad Złotym Rogiem:

Z okna pociągu widziałam most nad Złotym Rogiem. Robotnicy budowlani rozbierali go, bo miał powstać nowy most. Kilka statków ciągnęło za sobą części mostu, mewy leciały za statkami z krzykiem, pociąg też krzyczał długo, przejeżdżając obok stambulskich domów⁴²⁹.

Fatih Akin – opowieści o rozdarciu

Fatih Akin to niemiecki reżyser filmowy, scenarzysta, producent i aktor, urodzony w roku 1973 w Hamburgu, w rodzinie tureckich emigrantów. Jego pierwszy pełnometrażowy film z 1998 roku, *Szybko i bezboleśnie*, został zauważony na międzynarodowych festiwalach, kolejne dzieła twórcy przyniosły mu międzynarodową sławę. W swojej twórczości Fatih Akin porusza przede wszystkim kwestie związane z procesami wydarzającymi się na styku kultur, problemy uprzedzeń i stereotypów, braku systemowych rozwiązań i wsparcia dla grup wykluczonych, a wszystko w kontekście mniejszości tureckiej w Niemczech. Akin przedstawia ludzi rozmieszczonych w różnych częściach mostu, który przed dziesięcioleciami został postawiony między Niemcami a Turcją, mostu, którym stale przemierzają się ogromne grupy ludzi – w obie strony, w różnych celach. Jako jednostka doskonale zasymilowana – ukończył hamburską Akademię Sztuk Pięknych – potrafi z niezwykłą uważnością, wrażliwością, ale też poczuciem humoru i dystansem pokazywać dylematy i problemy, które w codziennym życiu napotykają mieszkający w Niemczech Turcy, ich historie i recepcję tych historii w całym niemieckim społeczeństwie. Dwa filmy Fatiha Akina, które powstały jeden po drugim, oba bardzo znane i wielokrotnie wyróżniane w międzynarodowych konkursach filmowych, pokazują rozdarcie z dwóch punktów widzenia – pary Turków mieszkających w Niemczech

⁴²⁹ Ibidem, s. 272.

oraz niemieckiego muzyka, który przyjeżdża do Stambułu poznać bliżej jego życie muzyczne. Obie te perspektywy, choć filmy są zupełnie inne, łączą się w swoisty pełny obraz pokazujący rozdarcie, którego doświadczają bohaterowie w obliczu konieczności wyboru między tożsamościami, przestrzeniami, zwyczajami i sposobami życia, całą złożoność, ból i piękno związane z nieustającym życiem „pomiędzy” oraz obojętność świata wobec tych dylematów.

***Głową w mur* – między Hamburgiem a Stambulem**

Film *Gegen die Wand* (pol. *Głową w mur*), nakręcony w roku 2004, utytułowany Złotym Niedźwiedziem w Berlinie i nagrodą za scenariusz w Cannes, jest jednym z najbardziej znanych filmów dotyczących rozdarcia, w którym żyje wiele tureckich rodzin i osób mieszkających w Niemczech. Film opowiada historię Sibel, młodej Turczynki pochodzącej z tradycyjnej rodziny mieszkającej w Hamburgu oraz Cahita, czterdziestoletniego Turka, który nie potrafi pogodzić się ze śmiercią ukochanej żony. On również mieszka w Hamburgu, urodził się natomiast w mieście Mersin, w Turcji.

Scena otwierająca film przedstawia zespół muzyczny z wokalistką (Selim Sesler and Orchestra, piosenka „Saniye'm”, co można przetłumaczyć na polski jako „Mój Saniye”), wykonujący smutną turecką piosenkę o miłości. Muzycy znajdują się nad brzegiem Bosforu, za nimi widać cieśninę i charakterystyczne sylwetki najważniejszych budowli starej sułtańskiej dzielnicy Sultanahmet – Hagia Sofia, Pałac Topkapı, Błękitny Meczet itd. Możemy się domyślać, że muzycy znajdują się na europejskim brzegu Bosforu. Zespół występuje na dywanach rozłożonych na betonowym brzegu cieśniny. Choć historia zaczyna się w Hamburgu i opowiada o ludziach mieszkających w Niemczech, od początku nie mamy wątpliwości, że nawiązanie do Stambułu jest bardzo silne, że to tutaj leżą źródła tej historii i że to według tutejszego rytmu cała historia będzie się rozwijać. Opowiadająca o tragicznej miłości turecka piosenka, wykonana przy użyciu tradycyjnych tureckich instrumentów, zdaje się sugerować, że los bohaterów determinuje raczej Bosfor niż Łaba. Fragmenty wykonywanych nad Bosforem tradycyjnych pieśni otwierają kolejne „rozdziały” filmu, budują narrację całej historii.

Bohaterowie *Głową w mur* wydają się na pierwszy rzut oka zdecydowani i określani, jeśli chodzi o własną tożsamość – identyfikują się ze swoją niemiecką ojczyzną, tutaj chcą mieszkać, bliskie im są niemieckie wartości i sposób życia, rozmawiają ze sobą wyłącznie po niemiecku. Ich wybór strony mostu, po której chcą mieszkać, którą określają jako swoją, nie pozostawia żadnych wątpliwości. Równocześnie jednak, gdy przyglądamy się im nieco bliżej,

zaczynamy mieć wątpliwości, widzimy pęknięcie między sferą deklaracji (jasno określona, pewna, wybrana tożsamość, identyfikacja z europejskimi wartościami i niemieckim stylem życia) a faktów (Cahit ze swoim jedynym przyjacielem rozmawia wyłącznie po turecku, rodzina Sibel również używa języka tureckiego i prowadzi bardzo tradycyjne życie, Sibel próbuje wyzwolić się od rodziny, wciąż jednak posługuje się narzędziami i kodem pochodzącym z tej tradycji). Wydaje się, że im wyraźniej bohaterowie opowiadają się po jednej ze stron, odrzucając drugą jako mniej interesującą i wartościową, im dalej chcą odrzucić turecką tradycję, tym większą ma ona nad nimi władzę, determinuje ich wybory i zachowania, czego zupełnie nie są świadomi.

Sibel jest młodą dziewczyną, urodzoną i wychowaną w Niemczech, jednak tradycyjna turecka rodzina zmusza ją do życia według wzorca swojskiej tureckiej społeczności, utrzymującej ze sobą silne więzi. Aby uwolnić się od rodziny, młoda Sibel wybiera paradoksalnie dość tradycyjną drogę – zamążpójście. Realizuje swój pomysł jednak w sposób niekonwencjonalny, proponuje mianowicie przypadkowo poznanemu Cahitowi „białe małżeństwo”, które jej pozwoli zyskać niezależność, wyprowadzić się z domu. Mimo początkowych oporów, Cahit przyjmuje jej propozycję, huczne wesele odbywa się według tureckiej tradycji. Sibel zaczyna prowadzić intensywne życie towarzyskie, nie przebierając w partnerach seksualnych. Co interesujące, bohaterka, mimo że opowiada się jednoznacznie za niemieckością, utrzymuje kontakty przede wszystkim z młodymi Turkami, to oni są jej rówieśniczą grupą odniesienia – zarówno kiedy mieszka w domu rodzinnym, jak i po tym, gdy udaje jej się z niego wyrwać. Klub, do którego chodzi Sibel i w którym poznaje większość swoich kochanków, nazywa się „Takism”, jak najbardziej znany plac w Stambule. Bohaterka, choć desperacko próbuje uciec od swojego pochodzenia, pozostaje ciągle w dotychczas znanych granicach – zarówno przestrzeni, jak i kultury. Równocześnie małżonkowie poznają się coraz lepiej i stopniowo tworzy się między nimi więź, która przekształca się w końcu w miłość i namiętność.



Ilustracja 23. Scena z filmu *Gölgün* Fatih Akin; źródło: zrzut z ekranu.

Parze układa się coraz lepiej i wszystko wskazuje na niedługi „happy end”. Dramatyczny zwrot akcji następuje, gdy Cahit, w ataku złości i zazdrości, zabija jednego z byłych kochanków Sibel. Postępuje w tej sytuacji według scenariusza odpowiadającego raczej tureckiej kulturze niż skryptom, które wydawał się świadomie wybierać żyjąc w Niemczech. To przypadkowe morderstwo staje się symbolem morderstwa z zazdrości, nie tylko powoduje, że Cahit ląduje na długie lata w więzieniu, lecz również, paradoksalnie, dzięki niemu bohater staje się negatywnym symbolem brutalnych tureckich „tradycji”, które przeniesione zostały również na grunt niemiecki. Sibel, bojąc się honorowej zemsty ze strony swojej rodziny – skoro jej mąż zabił innego mężczyznę, oznaczać to musi, że to ona prowadziła się niemoralnie – ucieka do kuzynki w Stambule. Okazuje się, że to tutaj, nad Bosforem, w Turcji, Sibel ma szansę rozpocząć nowe życie, pogodzić się ze sobą, swoim pochodzeniem, swoją historią i swoimi ograniczeniami. Dopiero w Stambule Sibel korzysta z wolności i uczy się żyć według własnych zasad i tzw. zachodnich wzorców. Mamy tu do czynienia ze swoistym odwróceniem, mostem dwukierunkowym, który pokonywany wielokrotnie, zaczyna zmieniać swoje znaczenia i funkcje. To w Niemczech, świeckim kraju Europy zachodniej, w tureckiej społeczności panują zasady dużo bardziej restrykcyjne (brat faktycznie próbuje napaść Sibel, a ojciec uznaje, że nie jest już jego córką) niż w tureckim Stambule. Przestrzenie wspólnotowości versus indywidualności oraz liberalizmu i konserwatyzmu przenikają się i przechodzą między przestrzeniami, razem z ludźmi, którzy przekraczają most w jedną lub drugą stronę. Historia Sibel jest dobrym przykładem tego, jak po drugiej, emigracyjnej stronie mostu, pewne tradycje i zachowania pozostają silniejsze niż po ojczyznej stronie. Dotyczy to oczywiście wielu społeczności emigranckich, nie tylko tureckiej.

Skąd jesteś?

Określenie własnej tożsamości, m.in. identyfikowanie się z miejscem własnego pochodzenia, odpowiedź na pytania takie, jak: „Skąd jesteś?”, „Kim jesteś?” (a wcześniej odpowiednio „Skąd jestem?” i „Kim jestem?”) jest kwestią, która dotyczy siłą rzeczy przede wszystkim osób, których pochodzenie i tożsamość nie są jednoznaczne i proste do określenia. Szczególnie często tego rodzaju dylematy, związane z utożsamieniem się z jedną stron symbolicznego mostu (tu warto zaznaczyć, że tych stron może być więcej niż dwie) pojawiają się u osób, które same emigrowały bądź też są kolejnym pokoleniem w rodzinie emigrantów. Poziom dramatyzmu towarzyszącego tego rodzaju dywagacjom jest różny, zależnie od kontekstu, przyczyny emigracji, zastanych warunków, formalnego statusu pobytu danej osoby czy rodziny, ich kondycji finansowej itp., jednak zawsze jest to sytuacja trudna.

Gdy Cahit po latach wychodzi z więzienia, jedzie do Stambułu, żeby odnaleźć Sibel. Wiozący go z lotniska taksówkarz pyta Cahita „Skąd jesteś?”, na co ten odpowiada „Z Hamburga”. Pytany o to samo w Niemczech Cahit, odpowiada „Z Mersin”. Taksówkarz mówi „Nie żartuj, ja jestem z Monachium” – dotychczasowa rozmowa (w Stambule) odbywa się po turecku, w tym momencie jednak taksówkarz w naturalny sposób przechodzi na niemiecki i zaczyna opowiadać o tym, jak kocha Niemcy, lecz niestety musiał wrócić do Turcji. Podobna sytuacja mogłaby zdarzyć się w Niemczech, w odwrotny sposób – niemiecki, język pierwszej rozmowy, w sposób naturalny zostałby zamieniony na turecki. Skąd więc jesteśmy? Co determinuje tożsamość bohaterów? Urodzenie? Pochodzenie? Własne poczucie związane z tą kwestią? Wybór, którego świadomie dokonują w pewnym momencie życia? Mamy tu do czynienia z tożsamością równocześnie płynną i wyraźnie określoną, jednoznaczną, w danym momencie. Jest ona ściśle określona w danym momencie, niepodlegająca dyskusji, zmienia się natomiast w czasie i w zależności od kontekstu. Czy to oznacza, że bohaterowie „Głowa w mur” mają podwójną tożsamość, której różne aspekty prezentują zależnie od sytuacji? Że identyfikują się równocześnie z dwiema stronami mostu, z obiema równie mocno? Czy też nie potrafią ostatecznie opowiedzieć się po żadnej ze stron i znajdują się stale po środku, zawieszeni między dwiema dobrze znanymi, a równocześnie do pewnego stopnia obcymi przestrzeniami?

Co interesujące, problem ten dotyczy w równej mierze Cahita, który urodził się w Mersin i jako dziecko wyjechał do Niemiec, gdzie prowadzi samotnicze życie, nie utrzymuje kontaktu z rodziną i ma tylko jednego tureckiego przyjaciela (wielokrotnie słyszymy w jego ustach niepochlebne opinie na temat Turków, pozornie więc odcina się od swojej grupy

pochodzenia), co Sibel, która urodziła się już w Niemczech i chce być taka jak jej niemieckie rówieśniczki. Oboje mówią doskonale po turecku, odnajdują się we wszystkich tradycjach i rytuałach – widać to wyraźnie w sytuacji, gdy Cahit przychodzi do rodziny Sibel, aby się oświadczyć. Jak bardzo Cahit nie byłby przeciwny tradycji, widzimy, że aż nazbyt dobrze ją zna, że odnajduje się bez trudu w niechcianych czy wręcz pogardzanych rytuałach, kulturowych protokołach zachowania. Zarówno Cahit, jak i jego przyjaciel Seref, na potrzeby oświadczyn udający wuja Cahita, doskonale wiedzą, czego się od nich oczekuje, co powinni powiedzieć, a co przemilczeć.

W ostatniej scenie filmu Cahit odjeżdża ze Stambułu do miejscowości, w której się urodził – Mersin. Sibel nie jedzie z nim, choć byli umówieni na wspólną podróż, Sibel miała wziąć ze sobą również małą córeczkę, mieli rozpocząć nowe życie. Sibel jednak nie pojawiła się o umówionej godzinie na dworcu, wybrała swoje dotychczasowe, spokojne życie. Zapytany przez Sibel dlaczego chce jechać właśnie tam, Cahit odpowiada: „Tam, gdzie się urodziłem”.

Przekraczając most – muzyka w Stambule (film *Życie jest muzyką*)

Drugi film w reżyserii Fatiha Akina, który wart jest omówienia w kontekście figury mostu, to dokument *Crossing the Bridge: The Sound of Istanbul*, którego premiera miała miejsce w 2005 roku. Po polsku tytuł filmu brzmi *Życie jest muzyką*, co jest tytułem znacznie mniej adekwatnym (turecki tytuł to: *İstanbul Hatırası. Köprüyü Geçmek*, co można przetłumaczyć jako „Wspomnienie Stambułu. Przejście przez most”, w wersji niemieckiej zachowano angielski tytuł filmu). *Życie jest muzyką* to film dokumentalny opowiadający o scenie muzycznej w Stambule. Jak twierdzi sam reżyser, film miał stanowić kontrast, przeciwwagę do wyprodukowanego wcześniej *Gegen die Wand* (pol. *Głową w mur*), czyli filmu dramatycznego, przygnębiającego, pokazującego demony drzemiące w rozdarciu, trudności, które napotykają osoby żyjące w społeczności emigranckiej. Opowiadający o muzyce film miał pokazać Stambuł od zupełnie innej strony – fascynującej, wielowątkowej, radosnej, energetycznej, inspirującej.



Ilustracja 24. Kadr z filmu *Życie jest muzyką* Fatiha Akina; źródło: zrzut z ekranu.

Oryginalny tytuł filmu (*Crossing the Bridge – The Sound of Istanbul*) bezpośrednio nawiązuje do mostu – mostem jest tu zarówno Stambuł, jako miejsce spotkania różnorodnych tradycji i nurtów muzycznych, ludzi wielu etniczności i pochodzących z wielu środowisk oraz krajów, jak i sama muzyka. Do Stambułu, który pełnić może rolę „Turcji w soczewce”, pełnego grup ludzkich i osób przybywających z różnych części kraju, przywożona jest również muzyka. Stambuł pokazany jest jako miejsce spotkania nie tylko ludzi, kultur czy kontynentów, lecz również jako miasto przeciwieństw i to skrajnych – biedy i bogactwa, gorąca i zimna, szczęścia i zgryzoty, jako miasto rozdarcia. Jedna z wypowiedzi rozpoczynających film mówi właśnie o tym, że w tym mieście za pięknem jest brzydota, za przepychem – bieda, za każdą doskonale zagrana nutą – fałsz. Występujący w filmie stambulscy muzycy opowiadają o mieście jak o żywym organizmie, który nigdy nie zasypia i zawiera w sobie elementy wszystkiego, co istnieje na świecie. W jednej z otwierających scen słyszymy stambulskiego muzyka mówiącego: „Chcemy być Europejczykami, lecz należymy do Azji, chcę wierzyć, że należymy do obu”. *Życie jest muzyką* to film, który pokazuje bogactwo sceny muzycznej Stambułu i równocześnie rozdarcie samego miasta, które nie jest w pełni osadzone po żadnej ze stron – nie jest ani europejskie, ani azjatyckie. Równocześnie znajduje się po obu stronach mostu, w obu porządkach, a co za tym idzie jest stale w przestrzeni „pomiędzy”.

Motyw mostu, spotkania, połączenia podkreśla dodatkowo fakt, że narratorem filmu jest niemiecki muzyk, Alexander Hacke, który, jak sam mówi, przyjechał po raz pierwszy do Stambułu przy okazji kręcenia filmu „Głową w mur”, przy którym zajmował się produkcją ścieżki dźwiękowej. Następnie wrócił do Stambułu szukając muzycznych inspiracji. *Życie jest muzyką* stanowi swoistą relację z podróży muzyka. Hacke krąży po Stambule, spotyka się z muzykami, ogląda różne dzielnice, pływa promami, rozmawia z muzykami w klubach i na

ulicach. Zagłębia się coraz bardziej w tkankę miasta i w muzykę, która wypełnia tę tkankę po brzegi, która nadaje rytm stambulskim zaułkom i ulicom.

Bohaterowie filmu to przede wszystkim tureccy muzycy mieszkający w Stambule, lecz nie tylko. Wiele z nich to osoby, które spędziły sporo czasu za granicą lub też obcokrajowcy, których Stambuł i tutejsza muzyka przyciągnęły jak magnes. Film pokazuje, że muzyka pełni funkcję mostu – jest przestrzenią, która pozwala na zbliżenie i poznawanie się. Bohaterowie filmu opowiadają o swoich fascynacjach muzycznych – tych pierwszych, od dzieciństwa, które ich ukształtowały i tych, do których musieli dojrzeć. Co interesujące, muzyka tradycyjnie turecka (czy szerzej, pochodząca z obszaru Turcji, stanowiąca często spuściznę nietureckich grup mniejszościowych) była dla szerszej publiczności trudniejsza do przyjęcia, często wymagała więcej czasu na adaptację, na pojawienie się nowej przestrzeni.

W filmie *Życie jest muzyką* widzimy przede wszystkim przestrzenie „pomiędzy”, zakamarki, w których kryją się ludzie i nurty dalekie od głównego nurtu, muzyki znanej i rozrywkowej. Obok Orhana Gencebaya, gwiazdy popularnego nurtu muzyki arabesque i aktora, którego utwory zna w Turcji każdy, czy „królowej tureckiego popu” Sezen Aksu, pokazane są zespoły undergroundowe: psychodeliczny Baba Zula, rockowy Duman, raperskie rodzeństwo Ceza i Ayben. Duża część filmu poświęcona jest również muzyce tradycyjnej z różnych regionów Turcji, często wykonywanej przy użyciu tradycyjnych instrumentów – tu można wymienić chociażby Nur Ceylan grającą na tradycyjnym strunowym instrumencie szarpanym – saz, czy kanadyjkę Brennę MacCrimmon, która osiedliła się w Stambule i poświęciła życie wykonywaniu tradycyjnej muzyki. Pokazując razem tak różne postaci sceny muzycznej, jak również punkty zbieżne ich twórczości, elementy łączące, a często również prowadzące do rozpoczęcia faktycznej współpracy, Akin nienachalnie wskazuje na kolejne mosty, które łączą te pozornie niezwiązane ze sobą fragmenty miasta, jego tkanki ludzkiej i muzycznej.

Jednym mostów, które tworzy pokazywana w filmie muzyka, jest most między pokoleniami. Wspólne granie, tworzenie, lecz także samo słuchanie, okazuje się przestrzenią niezwykle ułatwiającą, a nawet powodującą kontakt. Pokazane są również ikony przeszłości, muzycy, którzy tworzyli współczesną muzykę turecką. Mamy okazję oglądać ich występy z czasów młodości, zestawione z tymi współczesnymi. Własnymi słowami opowiadają historię tureckiej i stambulskiej muzyki, swoją perspektywę z przeszłości i dzisiejszą. Pojawia się m.in. ekscentryczny pionier muzyki rockowej w Turcji, Erkin Koray, obecny na scenie od końca lat pięćdziesiątych. Jest on ikoną, pierwszym buntownikiem, którego postać pozostaje istotna również dla współczesnych młodych twórców podążających zupełnie inną, czasem wręcz zaprzeczającą twórczości Koraya, ścieżką muzycznego rozwoju.

Jednym z popularnych haseł reprodukowanych przez twórców szablonów na ulicach Stambułu jest tytuł znanego tureckiego serialu „Sokakta hayat var”, co można przetłumaczyć jako „Życie jest na uliczkach”. W kontekście życia w Stambule jest to niezwykle trafna myśl, Stambuł bowiem żyje właśnie ulicami i uliczkami, uliczne życie nadaje miastu rytm. To na ulicy przez całą dobę spotykamy tłumy ludzi, młodych, starych, dzieci, przyjezdnych i tubylców. Na ulicy się je, tu pija się herbatę, dyskutuje z sąsiadami, wyrzuca się śmieci i je zbiera, demonstruje się sprzeciw przeciwko działaniom władz, świętuje i właśnie tworzy muzykę. Dlatego ogromnym tematem, który pojawia się w kontekście sceny muzycznej w Stambule, jest muzyka ulicy, muzyka, którą słyszymy idąc do pracy, płynąc promem, zwiedzając zabytki na starówce i błądząc po zakazanych zaułkach dzielnicy Tarlabası.

Dla niektórych stambulskich muzyków granie na ulicy jest naturalnym etapem kariery, by przenieść się na szersze wody muzycznej sceny. Część przedstawicieli tej sceny deklaruje jednak, że granie na ulicy jest celem samym w sobie, że nie chcą się instytucjonalizować, aby zachować wiarygodność. Że ich życiem jest właśnie muzyka ulicy, granie dla ludzi, którzy po prostu przechodzą, przystają, a czasami wręcz przychodzą specjalnie, aby posłuchać ulubionego ulicznego zespołu. W Stambule jest to szczególnie interesująca kwestia, ponieważ scena muzyków ulicznych jest naprawdę bardzo rozwinięta. Muzyków można spotkać na ulicach, często w tych samych miejscach, na stacjach metra – tu podobnie, lecz również w samych pociągach, szczególnie zaś na promach, zarówno tych poruszających się po samym Stambule, jak i płynących dalej, na Morze Marmara i Wyspy Książęce. W tym wypadku również można spodziewać się tego samego zestawu muzyków czy zespołów na konkretnych trasach – oczywiście to także zmienia się w czasie. Muzycy uliczni są w pełni akceptowani, stanowią jeden z elementów stambulskiego kolorytu, jak sprzedawcy simitów (tureckie obwarzanki), czyli simitci, stojący nad Bosforem sprzedawcy bułki z rybą (balık ekmek), czy wędkarze spędzający całe dnie na moście Galata.

W filmie pojawiają się również czarno-białe zdjęcia zmarłego niedawno wybitnego fotografa Ary Günlera⁴³⁰, jednogłośnie uznawanego za artystę, który zapisał na kliszy i papierze (posługując się przede wszystkim tradycyjną, analogową fotografią) historię przede wszystkim dwudziestowiecznego Stambułu. Jego zdjęcia, najczęściej czarno-białe, przedstawiają najróżniejsze miejsca i najróżniejszych ludzi – z widoczną preferencją dla tych mniej oficjalnych i zupełnie niereprezentacyjnych, często zaskakujących, dla miejsc i osób, które często żyją pozornie nieinteresującą codziennością pracy ponad siły i nigdy niewystarczającego

⁴³⁰ <https://www.araguler.com.tr/>, dostęp 14.01.2019 r.

odpoczynku. Ara Günlér w swojej twórczości uwiecznił „mosty”, które widzimy w filmie – niezwykłą tkankę ludzką składającą się na położone nad Bosforem miasto.

W filmie widzimy równocześnie symboliczne mosty, które znajdują się wewnątrz miasta – stambulska muzyka umożliwia spotkanie się często skrajnie różnych przestrzeni, osób, estetyk. Mosty realnie funkcjonujące w stambulskiej przestrzeni są również obecne – zarówno te wielkie, podwieszone, imponujące, które rozpościerają się nad Bosforem, tworząc połączenie komunikacyjne między położonymi na dwóch kontynentach brzegami, jaki i most Galata, którego znaczenie w tkance miasta jest ogromne również w kontekście muzyki. Choć film zaplanowany jest przede wszystkim jako piękna panorama bogatej sceny muzycznej, obraz pozytywny, pokazujący Stambuł od najlepszej i najbardziej inspirującej strony, pokazuje również przestrzenie pomiędzy, równie piękne, co zaskakujące. Muzyka stambulska jest niezwykle różnorodna, zarówno jeśli chodzi o gatunki muzyczne, jak i o ich pochodzenie, a także wykonujących ją twórców. Jest oddolna, niezależna, wszędobylska i uliczna. Często również tragiczna – muzykowanie uliczne jest interesujące, jednak nie tak często prowadzi do prawdziwego sukcesu i możliwości realizowania się. Często jest też kontrowersyjna – w świecie muzyki, również głównego nurtu, pojawiają się i odnoszą sukces osoby i tematy, które w codziennej rzeczywistości tureckiej są tabuizowane, np. rywalizacja religijna, relacja wieś-miasto, mniejszości seksualne, mniejszości etniczne, narodowe i religijne, które w życiu publicznym mają ograniczone prawa, ale w muzyce funkcjonują bez podobnych ograniczeń. Stambulska muzyka jest mostem, który łączy wiele grup i przestrzeni. Jest też mostem, który nie pozwala na jednoznaczne opowiedzenie się po jednej ze stron, przynosi zamieszanie i ferment. A często też dzieli, podkreślając różnice między klasami społecznymi, ludźmi o różnym statusie majątkowym, wykształceniu czy też posiadającymi różne grupy odniesienia.

Necla Kelek – ojczyzna to nie miejsce

Necla Kelek, urodzona w Stambule Niemka tureckiego pochodzenia, jest socjolożką zajmującą się przede wszystkim badaniami dotyczącymi religii i migracji. Jej badania i książki stanowią istotny głos w dyskusji, która toczy się w Niemczech – szerzej, w Europie – na temat integracji, islamu i migracji. Jest to głos tym istotniejszy, że osobista historia Necli Kelek to historia problemów, którymi w swojej pracy zajmuje się autorka. Jej rodzina, która w Stambule żyła według liberalnych zasad, odrzucając w dużej mierze tradycję i nie identyfikując się

przesadnie z religijnością, w Niemczech zaczęła prowadzić bardzo konserwatywne życie, nie pozwalając dzieciom na kontakty społeczne poza własną grupą narodową i wyznaniową.

Słodko-gorzka ojczyzna. Raport z serca Turcji to wydany przez Wydawnictwo „Czarne” zbiór reportaży autorki, przedstawiający turecki interior i zmiany zachodzące na przestrzeni lat w regionach i miastach. Necla Kerek opisuje je nie tylko w czasie rzeczywistym (podróż, która stała się podstawą do ich napisania, miała miejsce w roku 2008), lecz również przez pryzmat swoich wcześniejszych wizyt w tych samych miejscach. Dzięki temu udaje się porównać obecną i minioną sytuację, przedstawić procesy zachodzące w tureckim społeczeństwie, nie tylko w dużych miastach (którymi zajmuje się większość autorów piszących na temat Turcji), lecz również w mniejszych, prowincjonalnych miejscowościach.

Kwestie poruszane przez Neclę Kelek, zarówno jeśli chodzi o społeczność turecką w Niemczech, społeczeństwo tureckie, jak i nią samą i jej rodzinę, nieustająco krążą wokół tematu mostu, połączenia, rozdarcia, oddzielenia. Już we wstępie do książki, autorka zadaje kluczowe pytania – czym jest ojczyzna? gdzie jest ojczyzna? jak można ją zdefiniować? I przede wszystkim – czym była i jest ojczyzna dla mnie, jako osoby?

Ojczyzna? Co to znaczy?

Może była wtedy w Stambule, kiedy wschodziło słońce, a na Hürriyet, uliczce, gdzie mieszkaliśmy, otwierano okiennice, by wpuścić orzeźwiającą bryzę znad Bosforu. Gdy zaczynały gwizdać czajniki, ludzie włączali radia i także z naszego odbiornika, wielkiego jak waliza podróżna, dolatywały stambulskie pieśni Dede Efendiego zaczynające się przeciągłym jękiem, który – zanim dołączały skrzypce i bębny – potężniał i wzlatywał jak ptak nad miasto i nad morze. Miałam siedem, może osiem lat, lubiłam wychodzić w nocnej koszuli przed dom, czekać na schodach na İsmeta Beja, kapitana bosforskiego promu, który codziennie o tej samej porze szedł do pracy, zdejmował na mój widok czapkę i wołał:

– Dzień dobry, moja piękna!

Może ojczyzną był mój wuj – Enişte, niemal równolatek republiki, uosabiający według mnie wszystko, co jest istotą tego kraju: serdeczność, dumę i nierozsądek.

Może ojczyzna to rodzina, spotkania z okazji narodzin, ślubów, pogrzebów, świadomość przynależności, poczucie, że jest ktoś, kto na ciebie czeka.

Może to zażyłość, która powstaje, gdy razem spędza się dzieciństwo.

Nikt z mojej rodziny nie potrafi nazwać miejsca, do którego chciałby wrócić: nie jest nim ani domek rodziców w Centralnej Anatolii, ani Stambuł, Ankara czy Bursa, gdzie mieszkają krewni, ani wakacyjny Ayvalık, ani też Dolna Saksonia, gdzie dorastaliśmy, moje rodzeństwo i ja.

Ojczyzna to nie miejsce⁴³¹.”

Widzimy, że ojczyzna jest tutaj przeżyciem osobistym, nie jest ujmowana w kategoriach szerszego systemu i społeczeństwa. Samo pytanie o ojczyznę niewątpliwie pochodzi z porządku systemowego, koncepcja ojczyzny wynika z konieczności określania, oddzielania i łączenia ze sobą grup ludzkich – to również przestrzeń, na którą można spojrzeć w kontekście mostu. Necla Kelek idzie jednak w zupełnie innym kierunku, określenia czym jest ojczyzna dla jednostki, w jaki sposób jest przeżywana, z czym się łączy. Oczywiście pytanie to charakterystyczne jest dla jednostek doświadczających emigracji, jednostek, przed którymi to pytanie zostaje realnie postawione. Jednostek, które są postawione w sytuacji rozdarcia, niejednoznaczności, konieczności wyboru. Czytamy tu o poczuciu i o przynależności – kategoriach, które są wyłącznie subiektywne. Czy z tego wynika, że ojczyznę, a co za tym idzie tożsamość, można po prostu wybrać? Czy też można mieć więcej niż jedną ojczyznę i identyfikować się również silnie z obiema stronami mostu, na środku którego postawiło nas życie i który staje się naszym punktem odniesienia? Dalej czytamy: „Rzeczy często odzyskują znaczenie dopiero wtedy, kiedy minęły: a więc ojczyzna jest tam, gdzie miejsce wspomnień. A ono jest prawie wszędzie, także w Kılıçmehmet w centralnej Anatolii⁴³².”

Do rozważań dotyczących ojczyzny i wspomnień Kelek, która wyemigrowała z Turcji do Niemiec jako dziecko, dodaje perspektywę właśnie dziecka, które nie ma możliwości podejmowania intelektualnych rozważań na temat ojczyzny, potrafi natomiast bardzo jasno określić za czym tęskni, co kocha, co jest dla niego istotne, kiedy odczuwa radość i pełnię, a kiedy rozpacz i rozdarcie. O własnych przeżyciach związanych z wyprowadzką autorka pisze wspominając kota, którego jako dziecko musiała zostawić w Stambule: „Przyjechałam do Niemiec przed czterdziestu laty, jako dziesięciolatka. Opuszczając Turcję, zostawiłam nie ojczyznę, lecz kota Kocabaş, Wielką Głowę. To za nim płakałam, nie za Stambułem. Poczucie, że straciłam coś więcej, przyszło później⁴³³.”

Przechodząc do perspektywy osoby dorosłej, Necla Kelek wspomina o dylematach, przed którymi przez kolejne dziesięciolecia stawali członkowie jej rodziny, dylematach związanych z rozdarcie, powracającym stale pytaniem o to, po której stronie mostu jestem/jesteśmy, gdzie powinniśmy żyć i umierać:

⁴³¹ N. Kelek, *Słodko-gorzka ojczyzna*, op. cit., s. 7-8.

⁴³² Ibidem, s. 15.

⁴³³ Ibidem, s. 8.

Moi rodzice nigdy nie zdomowili się w Stambule. Pozostali gośćmi z Anatolii, którzy stąd wyjechali po dwudziestu latach. W Anatolii byliśmy Czerkiesami, w Stambule Anatolijczykami, w Niemczech jesteśmy Turkami. Kiedy jedziemy do Turcji, mówią o nas Almancis – ci, którzy stali się Niemcami. Moje rodzeństwo i ja jesteśmy bezradni; gdzie pochować matkę, gdy umrze? Nie zgodziłyby się na żadne miejsce ani w Niemczech, których nie nazwałaby ojczyzną, choć mieszka tu od dziesiątków lat, ani w Turcji⁴³⁴.

Szczególnie interesująca w tym miejscu jest kategoria powinności – wiedza na temat tego, gdzie się żyje i gdzie powinno się być pochowanym była obowiązkiem do wykonania, a niewiedza czy niepewność dotycząca tej kwestii stanowiła rodzaj immanentnego i druzgoczącego braku, stawiającego jednostkę czy grupę ludzi w pozycji braku pełni i poczucia gorszości. W jaki sposób jednak pewność mają posiadać ludzie, których historia jest tak złożona, a korzenie tak bardzo zaplątane, oplecione wokół filarów wielu mostów?

Necla Kelek opowiada się za wyborem, za podjęciem indywidualnej decyzji dotyczącej tego, gdzie człowiek przynależy i z czym się identyfikuje. Sama zadaje sobie pytania na temat tego kim jest, z której strony mostu, niemieckiej czy tureckiej, patrzy na opisywaną turecką rzeczywistość. Pyta o legitymizację do oceniania i opisywania – przybywa z zewnątrz, z drugiego brzegu, na którym żyje i który w ogromnej mierze determinuje jej światopogląd, ale też nadal pozostaje bardziej na tureckim brzegu, wschodnim końcu mostu, identyfikując się bardziej z krajem swojego pochodzenia. Rozróżnienie to i nazwanie swojego punktu wyjścia, kąta patrzenia, wydaje się kluczowe, szczególnie w przypadku tekstów, jak ten Necli Kerek. Równocześnie jednak, mimo prób konieczności, a nawet określenia, nie da się chyba określić tego raz na zawsze. Rozbita, niejednoznaczna tożsamość, może wszak zawsze ulec kolejnej zmianie – jeżeli, do pewnego stopnia, osoba może decydować o tym, kim jest, może też zmieniać tę decyzję w czasie. Jest to dla niej tym istotniejsze, że w życiu zawodowym zajmuje się pisaniem na temat kraju swojego urodzenia, kraju swojego zamieszkania i społeczności tureckiej. W związku z tym wie, że na początku musi powiedzieć, określić na potrzeby swoje, czytelników oraz bohaterów swoich opowieści, która ze stron mostu jest jej bliższa, z którą bardziej się identyfikuje, jaki jest jej punkt wyjścia:

Przed przystąpieniem do rozliczeń z krajem, w którym się urodziłam, musiałam sobie wyjaśnić, gdzie przynależę. Jestem Turczynką z niemieckim paszportem czy Niemką pochodzenia tureckiego? Piszę tę książkę jako Turczynka o swoich rodakach? Czy jako Niemka? I kto dał mi prawo, mnie, tej, która wyjechała, do oceniania Turcji? Utrata tego, co było ojczyzną, może przynieść pewne korzyści, ale potrzebowałam czasu, żeby to zrozumieć, musiałam się dużo nauczyć. Kiedy przyjechałam

⁴³⁴ Ibidem, s. 8-9.

do Niemiec, spotkałam ludzi, którzy mieli inne wyobrażenia o życiu, relacjach z ludźmi, o polityce i wolności niż moi rodzice i tureccy krewni. Potrzebowałam czasu, by pojąć, co oznacza dystans, powściągliwość moich niemieckich przyjaciół, że szacunek to nie posłuszeństwo, tylko poszanowanie innych, że rezerwa to nie przejaw chłodu, lecz uprzejmości. Musiałam się z tym zmierzyć, jeśli nie chciałam pozostać „obca”. Poznałam lepiej siebie i stopniowo przełamalam strach przed samotnością.

– Jak mogę być sobą, nie zdradzając rodziców, własnego kraju? – zapytał mnie pewien turecki nastolatek.

Społeczeństwa muzułmańskie widzą siebie jako nierozzerwalne wspólnoty. Dlatego podstawowe pytania stawiane w kontekście nie tylko integracji, lecz także tożsamości imigrantów brzmią: czy jednostka zdoła uwolnić się od „my” i potrafi stać się „ja” mówiącym swoim głosem, czy potrafi wziąć odpowiedzialność za wspólnotę, w której żyje⁴³⁵.

Autorka potrafi świadomie określić swoją tożsamość. Co więcej, potrafi ją wybrać i w sposób jasny uargumentować swój wybór. Jednak nawet jej komfortowa sytuacja – wie, prowadzi świadome rozważania, przez całe życie przygląda się swojej tożsamości i temu z czym się identyfikuje, jest wyposażona w intelektualne narzędzia, które jej na to pozwalają – nie oznacza jednoznaczności i kompletnego określenia się po jednej ze strony czy też rezygnacji z drugiej. To wydaje się niemożliwe. Podsumowując kluczowe pytanie „Kim jestem?”, Kelek pisze: „Jestem Niemką – nie tylko według paszportu. Identyfikuję się z demokratyczną konstytucją tego społeczeństwa, z wolnościami. Ale nie zapomniałam, skąd pochodzę⁴³⁶.”

Stambuł – miasto pośrodku mostu

Stambuł w opowieści Necli Kelek jest miastem, które trapią podobne problemy, jak całą Turcję. Miastem, które zawiera w sobie obie strony mostu, a nawet obie strony wielu mostów. Miastem, które nieustająco, dniem i nocą, żyje w rozdarciu. Autorka nawiązuje do przeciwieństw, ekstremów, z których składa się Stambuł. Przytaczane historie związane z miastem mają każdorazowo charakter bardzo osobisty, autorka, mimo że sama identyfikuje się wyraźnie z Niemcami, emocjonalnie nadal w jakiejś części pozostaje w Stambule swojego dzieciństwa. Jest równocześnie uważną i krytyczną obserwatorką z zewnątrz i stambułką, patrzącą na swoje rodzinne miasto przez filtr emocji, doświadczeń i wspomnień:

Stambuł jest nie tylko miastem, które nigdy nie śpi, to także miasto, które nigdy się nie kończy.
Pośrodku Bosfor, morze Marmara, a wokół bezkresne morze domów. Z promu widać nieporównywalną

⁴³⁵ Ibidem, s. 10-11.

⁴³⁶ Ibidem, s. 15.

z niczym sylwetkę Błękitnego Meczetu, wielkie meczety i minarety na wzgórzu Topkapı Sarayı, most Galata prowadzący nad Złotym Rogiem z Eminönü do Beyoğlu i Galaty, dawnej kolonii Republiki Genueskiej, z wieżą Galata, a pod nim nowoczesne, olbrzymie statki oceaniczne zacumowane przy pirsie. Człowiek ma przed sobą wszystko na raz – Orient, Okcydent, historie i teraźniejszość, ciszę morza, szum miasta, krzyk mew. Patrzy na morze, gdzie pogoda decyduje o przebiegu dnia, odwraca głowę i widzi domy przyklejone do wzgórz, jeden na drugim, jakby każdy chciał się wzniesić ponad inne, by mieć lepszy widok.

A obok rośnie i rośnie „inny świat”, świat gecekondu, milionowych przedmieść, gdzie tanio i szybko buduje się bloki i gdzie życiem rządzą przeniesione ze wsi archaiczne zwyczaje⁴³⁷.

Bosfor, który ze swojej natury jest nie tylko symbolem, lecz również uosobieniem połączenia i podziału, determinuje charakter miasta. Określa również jego codzienność. Charakter samego Bosforu określają jego naturalne przymioty, wyjątkowe cechy, które rzadko można spotkać gdzie indziej. Ze względu na położenie, są to cechy tyle naturalne, co symboliczne. Autorka ekstrapoluje charakter Cieśniny Bosfor na charakterystykę całego miasta, pokazuje jak geograficzne położenie określa mit założycielski i codzienne funkcjonowanie tej niezwykłej metropolii:

W Bosforze ścierają się dwa przeciwne prądy. Powierzchniowy, wynoszący wodę z Morza Czarnego na zachód do morza Marmara, i głębinowy, północny, o większym zasoleniu. Czasem dryft jest mocniejszy, czasem wir zmienia kierunek prądu – co, także ze względu na głębokość drogi wodnej, czyni żeglugę niebezpieczną.

Ten układ prądów wydaje mi się niemal alegorią dzisiejszego Stambułu. Na powierzchni wzburzone fale, mody i połyskujące srebrzyście słoneczne refleksy „powierzchniowego” Zachodu, ułuda nowoczesności, a pod spodem „czarna woda” coraz silniej oddziałująca na miasto. Imigranci wewnątrz i ich tradycje tkwiące w głębokiej przeszłości płyną w stronę migotliwego świata pięknych pozorów. I kiedy te dwa prądy spotykają się, powstaje nieprzewidywalna martwa fala. Czuje się to, idąc z Beyoğlu przez most Galata do Eminönü⁴³⁸.

Kolejnym istotnym elementem stambulskiego krajobrazu, który wiąże się z życiem miasta i jego paradoksami, jest most Galata, nieodmiennie pojawiający się w opowieściach dotyczących miasta i obrazach je przedstawiających. W *Słodko-gorzkiej ojczyźnie* most Galata okazuje się nie tylko realnym, funkcjonującym w przestrzeni miasta mostem, lecz również mostem symbolicznym, łączącym ze sobą dwa światy. Mimo że, co już wielokrotnie podkreślaliśmy, most Galata łączy ze sobą dwa brzegi zatoki Złoty Róg, czyli dwie części miasta położone w europejskiej części miasta, jest jednak drogą między dwiema zupełnie

⁴³⁷ Ibidem, s. 137.

⁴³⁸ Ibidem, s. 145.

innymi przestrzeniami. Różnica ta może do pewnego stopnia rozmywać się, obie strony mostu Galata są bowiem coraz bardziej opanowane przez turystów, jednak widać je nadal – chociażby w architekturze, układzie ulic, charakterze restauracji, a nawet tym, jakiego rodzaju turyści znajdują się w danej okolicy. Eminönü i okolice są też pełne meczetów i trudno nie natknąć się tam na modlących się ludzi, w Beyoğlu natomiast nadal można odwiedzać świątynie chrześcijańskie, położone wzdłuż, w niewielkiej odległości od głównej ulicy dzielnicy – Istiklal Caddesi. Nadal znajdziemy tu wiele świadectw europejskiego charakteru dzielnicy i historycznych zaszczości. Necla Kelek podkreśla te różnice, identyfikując je jako odzwierciedlające Wschód i Zachód, nawet współcześnie nie pozostawiające wątpliwości, że ukształtowały je i kształtują nadal dwie różne kultury:

Po południu idę z Beyoğlu przez most Galata, „most nad Złotym rogiem”, do Eminönü. To tak, jakby faktycznie przechodziło się przez most między Orientem a Okcydentem. Galata to bary, sklepy, uliczki, kamienice w stylu włoskim, a po przeciwnej stronie historyczna część miasta z Krytym Bazarem, wielkimi meczetami. Galata i Beyoğlu – dzielnice rzemieślników, z ulicami elektryków, hydraulików, muzyków, a po drugiej stronie Eminönü – z ulicami handlarzy; oto górny i dolny prąd miasta⁴³⁹.

Autorka zestawia ze sobą rozterki związane z dylematem tożsamości niemieckiej i tureckiej oraz zamieszkiwania w Niemczech lub Turcji, z rozdarciem charakterystycznym dla Stambułu, dla życia w mieście i dla samego miasta. Pokazuje równocześnie, że podjęcie wyzwania dotyczącego perspektywy życia na moście, w przestrzeni „pomiędzy” lub zdeklarowania się po jednej z jego stron, to często kwestia wyboru, przynajmniej dla osób znajdujących się po uprzywilejowanej stronie. Zupełnie innym rodzajem rozdarcia jest bowiem przebywanie po uprzywilejowanej stronie (jest to przestrzeń decyzji o asymilacji w Niemczech, jak również decyzji zauważenia innej rzeczywistości, która istnieje tuż za rogiem, w przypadku zamożnych zwesternizowanych osób/rodzin mieszkających w Stambule) – tej, z której można wyjść, którą można zmienić; niż przebywanie w sferze, z której nie ma ucieczki (tu będzie mowa przede wszystkim o przestrzeni biedy, nizin społecznych, braku możliwości wyjścia i zmiany sytuacji – zarówno w przypadku imigrantów tureckich w Niemczech, jak i w przypadku przybyłych w poszukiwaniu pracy do Stambułu z innych części Turcji):

Życie w światach równoległych od dawna jest w Stambule czymś normalnym. W niektórych dzielnicach mieszka wyłącznie zsekularyzowana, zorientowana na Zachód część społeczeństwa, zamknięta na wyspach dobrobytu, skrywająca się w chronionych centrach handlowych i kultowych

⁴³⁹ Ibidem, s. 146.

kawiarniach. Głos muezina zagłusza tu muzyka z iPod'a, a ludzie zachowują się tak, jakby ignorowanie wiejskiej rzeczywistości mogło sprawić, że ona faktycznie przestanie istnieć. Sami się oszukują, bo islamizacja życia codziennego postępuje, a dokładnie mówiąc: staje się widoczna⁴⁴⁰.

Necla Kelek buduje swoją opowieść na dwóch filarach – po pierwsze na bardzo osobistej, intymnej historii rodzinnej i własnych wspomnieniach, po drugie opiera się na badaniach i prostym, faktograficznym opisie rzeczywistości. Jak sama zaznacza we wstępie, jej punkt widzenia i podejście, są określone. Identyfikuje się jako Niemka tureckiego pochodzenia i z tej perspektywy opisuje rzeczywistość współczesnej Turcji. Równocześnie jednak w niemal każdą analizę wplata fragmenty osobistej i rodzinnej historii. Właśnie to pomieszczenie porządków wymaga dokładnego określenia punktu wyjścia i punktu widzenia autorki – w innym razie reportaże mogłyby być uznane za niewiarygodne, stronnicze. Tutaj pewnego rodzaju „stronniczość” zostaje nazwana już na początku. Dzięki temu historii, które słyszymy, są równocześnie osobiste i opowiedziane z dystansem, stale jest z nami głos przypominający kto, o czym i do kogo mówi.

Przestrzeń „pomiędzy”

Najbardziej interesującym kontekstem patrzenia na most, jako moment i miejsce rozdarcia, jest sytuacja emigracji. Emigracja i imigracja przynoszą ze sobą w sposób nieunikniony momenty rozdarcia, bycia równocześnie po dwóch stronach mostu, stanięcia przed koniecznością wyboru, zamieszkiwania przestrzeni „pomiędzy” – krajami, kulturami, społecznościami, narracjami. Niezwykle liczna grupa imigrantów tureckich w Niemczech, często osiadłych tam od kilku pokoleń, stanowi doskonały przykład stawania przed dylematami związanymi z przynależnością, tożsamością, identyfikacją, wiernością kulturze, obyczajom, tradycji i religii. Planowany początkowo jako proces tymczasowy, o charakterze wyłącznie ekonomicznym i bez dalekosiężnego znaczenia społecznego, na przestrzeni dziesięcioleci zmienił obraz politycznych i kulturowy Niemiec oraz Turcji.

Turcy w Niemczech stanowią najliczniejszą grupę mniejszościową i na stałe wpisali się w niemieckie społeczeństwo i codzienność. Tureckie dylematy związane z tym zjawiskiem, zróżnicowane sposoby na odnalezienie się w nowym kraju, jak również powroty do ojczyzny oraz „powroty z powrotem” – do Niemiec, pokazują wieloznaczność tożsamości, która wiąże się z emigracją. Skomplikowana identyfikacja i zajmowanie stanowiska pomiędzy, choć

⁴⁴⁰ Ibidem, s. 147.

jednostkowo niewątpliwie trudne, umożliwia patrzenie z perspektywy drugiej ojczyzny na pierwszą, obserwowanie jej z dystansu, przy równoczesnym zachowaniu perspektywy insidera. Wielość utworów i świadectw tworzonych nieustannie przez przedstawicielki i przedstawicieli tureckiej mniejszości w Niemczech pozwala na przyglądanie się dylematom tożsamościowym i związanemu z nimi rozdarciu z wielu punktów widzenia. Złożoność dylematów tożsamościowych związanych z nimi problemów stale pojawia się w twórczości Niemców tureckiego pochodzenia czy też niemieckich Turków (to również zależy od wyboru, statusu formalnego, indywidualnej identyfikacji). Twórcy zawieszeni są w przestrzeni „pomiędzy”, sytuują się pośrodku mostu, równocześnie potrafią odnaleźć się po każdej z jego stron, przedstawiają dylematy osób mających z mostem różne relacje. Obraz, który pozostawiają, jest właśnie widokiem „z mostu”, pokazuje widok na obie strony. Często jest to wizja zawierająca oceny, niewątpliwie jest to spojrzenie nasycone niemieckim czy szerzej europejskim lub zachodnim sposobem życia i patrzenia na świat. W przedstawionych utworach widać wyraźnie różnicę, która się pogłębia, zamiast niwelować. Różnica w największym stopniu dotyczy porównania Niemiec i społeczeństwa niemieckiego do Turcji i społeczeństwa tureckiego, które rozwija się inaczej, posiada inne wartości, jest *en masse* znacznie bardziej konserwatywne i dużo silniej wspólnotowe, w odróżnieniu od indywidualistycznego społeczeństwa niemieckiego. Drugie pęknięcie przebiega w ramach społeczności tureckiej w Niemczech – część jej przedstawicieli asymiluje się, przyjmując za własny zastany model życia społecznego, świecki w swych manifestacjach i zazwyczaj liberalny, niezależnie od formalnego zachowania przynależności religijnej, obchodzenia największych świąt itp.. Druga część tej grupy radykalizuje się w zetknięciu ze społeczeństwem niemieckim i dopiero tutaj zaczyna prowadzić życie według prawdziwie konserwatywnych, tradycyjnych zasad, które nawet w wielu lokalizacjach w Turcji nie są już praktykowane.

W poddanych analizie utworach niemieckich twórców tureckiego pochodzenia Stambuł pokazywany jest jako przestrzeń, która równocześnie jest początkiem, końcem i środkiem mostu. Samo miasto wydaje się stać na skraju, w przestrzeni „pomiędzy”, to ono jest realizacją tej nieokreślonej przestrzeni, zamieszkiwanej w ogromnej mierze przez ludzi, którzy utknęli pośrodku mostu i nie potrafią z niego zejść. Również wewnątrz samego miasta przechodzą niemożliwe do niwelacji podziały, jego różnorodność jest równocześnie piękna i fascynująca, co bezwzględna i okrutna – widzimy światy, które funkcjonują równolegle do siebie, są jednak całkowicie od siebie oddzielone. Jest to miasto pełne sprzeczności, ekstremów i paradoksów – to świat podzielony na enklawy, osobne i odrębne uniwersa, których nie łączy nic poza istnieniem w ramach jednej tkanki miejskiej.

Podsumowanie

Bóg stworzył ziemię równą i gładką, ale póki była jeszcze wilgotna i miękka, diabeł poorał ją swymi szponami, tworząc przepaście i głębokie rzeki, co utrudniło ludziom podróże. Widział to Bóg i posłał na ziemię aniołów, a ci rozpostarli skrzydła, po których ludzie mogli pokonywać powstałe za diabelską przyczyną rozpadliny. Tak właśnie wyglądał pierwszy most.

Ivo Andrić
Most na Drinie

Wszystko pięknie, ale czym jest „to” miejsce? Być może „to” nawet nie jest miejsce. Zgodnie bowiem z definicją powtarzaną od założenia państwa „to” jest mostem. „Pomiędzy Wschodem i Zachodem”, a także między „Europą i Azją” czy „Orientem i Okcydentem”. Owo „pomiędzy” wywołuje poczucie niezdecydowania u niemal każdego, kto stąd pochodzi. Bo skoro tak, to z której strony mostu najlepiej opisywać most?

Ece Temelkuran
Turcja. Oblęd i melancholia

Każdy Turek ma w sobie taki most.
Witold Szablowski
Zabójca z miasta moreli

Jak dowodzi powyższa analiza, figura mostu jest dominującym elementem dyskursu związanego ze Stambułem, jest osią, wokół której dyskurs ten jest konstruowany na przestrzeni wieków. Od tej figury zaczyna się lub kończy na niej każdy tworzony obraz miasta – zarówno tradycyjny – np. literacki, jak i współczesny, kreowany w mediach społecznościowych. Rzadko jednak, mimo pierwotnej funkcji łączenia, figura mostu faktycznie ułatwia właśnie spotkanie i komunikację. Często jest to funkcja jedynie pozorna – nierzadko figura mostu powoduje, ułatwia czy wręcz umożliwia dzielenie, odróżnianie, ocenianie i kategoryzowanie. Niezależnie od punktu wyjścia i celu prowadzonej narracji, most pojawia się na jednym z jej etapów i ma zazwyczaj charakter dominujący – to wokół niego tworzone są kolejne poziomy. Na dominację figury mostu składa się wiele czynników, zaczynając od położenia geograficznego i geopolitycznego Stambułu, a kończąc na ugruntowanej na przestrzeni stuleci tradycji, którą ciężko jest całkowicie pominąć. Figura mostu dominuje nie tylko w literackim, artystycznym czy publicystycznym dyskursie dotyczącym miasta, lecz jest również wykorzystywana w dyskursie politycznym, zarówno w Turcji, jak i poza nią.

W przyglądaniu się poszczególnym obszarom stambulskiego obrazu, dyskursowi budowanemu wokół figury mostu, jedną z najistotniejszych kategorii jest modernizacja – droga do nowoczesności, która ma ułatwić, a wręcz umożliwić utworzenie kanału komunikacji czy

też pozostanie w procesie komunikacji. Modernizacja, jako istotny wątek dyskursu publicznego i działań podejmowanych przez państwo, pojawia się w Imperium Osmańskim wcześniej, jednak od XIX wieku staje się obszarem najistotniejszym. Ten swoisty most do nowoczesności próbowano budować na wielu poziomach – zmian wprowadzanych w samym Stambule, w strukturze i tkance miasta, reform gospodarczych i społecznych, planowania i realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Modernizacja w Turcji, poza pierwotną funkcją, pojawia się każdorazowo również w kontekście dyskursu, ideologii oraz wektorów, kierunków – zawieszenia między Wschodem i Zachodem, a także nieustannego podejmowania decyzji, co do wyboru tego kierunku. Kategoria ta jest niezwykle istotna do dzisiaj, również współcześnie tureccy politycy chętnie odwołują się do idei modernizacji i własnych działań z nią związanych.

Złożoność zjawisk związanych z modernizacją i jej postrzeganiem w Turcji, jak również budowaniem i zamykaniem mostów, można zobrazować przytaczając historię Małego Księcia, książki Antoine’a de Saint-Exupéry’ego *Mały książę* (tur. *Küçük Prens*), która w Turcji cieszy się obecnie niezwykle popularnością. W książce, pośród wielu innych, powszechnie znanych historii, znajduje się opowieść o tureckim astronomie, który odkrył asteroidę B-612 zamieszkiwaną przed małego księcia. Turecki naukowiec przedstawił swoje odkrycie podczas kongresu astronomów. Ponieważ jednak ubrany był w tradycyjny strój turecki, nikt nie chciał wziąć jego słów na poważnie, a jego odkrycie zostało zignorowane. Jak możemy przeczytać dalej: „Na szczęście dla planety B-612 turecki dyktator kazał pod karą śmierci zmienić swojemu ludowi ubiór na europejski⁴⁴¹”. Z jednej strony, historia zawarta w książce, wydanej po raz pierwszy w 1943 roku, przyczyniła się do jej dużej popularności w Turcji, z drugiej – zacytowane zdanie stało się przyczyną ocenzurowania książki i niedopuszczenia do jej kolejnego wydania, aż do roku 1953, kiedy to została ponownie wydana, jednak powyższe zdanie zmieniono: „dyktator” stał się „wielkim przywódcą Turków”, a kara śmierci została zastąpiona „pomocą z jego strony”⁴⁴². Kolejne tłumaczenia zbliżały się stopniowo do oryginału, jednak dopiero współcześnie wydawane tłumaczenia faktycznie oddają oryginalną treść. Przywódcy państwa tureckiego długo nie mogli pogodzić się z nazwaniem Ojca Turków „dyktatorem”, mimo że w książce nie został wymieniony z nazwiska – jednak aż nazbyt oczywiste było odwołanie się do jego osoby i ustawy zakazującej (faktycznie pod groźbą kary śmierci) noszenia fezów – tradycyjnych nakryć głowy, wprowadzonych na początku XIX wieku jako obowiązujące.

⁴⁴¹ A. Saint-Exupéry, *Mały Książę*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2016, s. 26-27.

⁴⁴² *Turecki skandal wokół Małego Księcia*, <https://innaturcja.blogspot.com/2016/12/turecki-skandal-woko-maego-ksiecia.html>, dostęp: 15.06.2019 r.

Historia przedstawiona w *Małym Księciu* w uproszczeniu i ogromnym skrócie pokazuje, jak wyglądała i jaki miała charakter turecka modernizacja, jakie były jej przyczyny i efekty – te planowane i te zupełnie nie wzięte pod uwagę lub niemożliwe do przewidzenia. Historia tureckiego astronoma jest przykładem tego, że działania modernizacyjne były konieczne, aby państwo i jego obywatele mogli dołączyć na równych prawach do nowoczesnego świata, w którym niewątpliwie dominowała Europa i kraje zachodnie. Odkrywca, którego prezentacji nikt nie bierze na poważnie, jest symbolem tego, jak bardzo można nie doceniać dokonań nie tylko jednostek, lecz całej kultury, opierając się na stereotypach i uprzedzeniach, własnych i własnej kultury przekonaniach dotyczących tego, co jest właściwe w obszarze społecznym – w tym przypadku tego, jak powinien wyglądać poważny naukowiec. Aby Turcja była brana „na poważnie” przez kraje zachodnie, musiała przejść przemianę, dostosować się do jednolitego, narzuconego wzoru (w tym wypadku stroju). Dzięki temu tureckie dokonania miały szansę być docenione. Z drugiej strony opowieść dotyka bardzo delikatnej kwestii, która w Turcji do dzisiaj pozostaje kontrowersyjna – mianowicie sposobu przeprowadzania reform, zarówno w pierwszych latach republiki, jak i później, także współcześnie. Autor książki używając dosadnego słowa „dyktator” i upraszczając mocno historię reformy, pokazuje równocześnie odbiór prowadzonych działań przez przedstawicieli krajów, do których Turcja ówczesnie aspirowała. Widać tu, w uproszczeniu, a jednak zaskakująco adekwatnie, dwa odmienne punkty widzenia – europejskiego pisarza, krytykującego przeprowadzoną reformę, i Atatürka, który za wszelką cenę (również karania śmiercią nieposłusznych obywateli) i możliwie szybko chciał przeprowadzić swój kraj przez pospiesznie wybudowany most do nowoczesności. Turcja miała niestety się przekonać, że mosty budowane pospiesznie, bez zbadania gruntu i odpowiedniego projektu pozwalającego na zachowanie trwałości konstrukcji, mogą prowadzić w zupełnie inne miejsca niż początkowo zakładano, jak również mogą się psuć i sypać, stwarzając niebezpieczeństwo dla użytkowników.

Obecnie, po niemal 100 latach od wprowadzenia najważniejszych republikańskich reform modernizujących tureckie społeczeństwo, mamy do czynienia ze zjawiskiem powrotu wcześniejszych, konserwatywnych wartości do głównego nurtu. Pojawiła się swoista hybryda – państwo stawiające na modernizację ekonomiczną, przy równoczesnym szerokim promowaniu konserwatywnych rozwiązań, jeżeli chodzi o podejście do religii i życia społecznego. Modernizowanie państwa, gospodarki i społeczeństwa miało na celu zbudowanie mostu – prowadzącego z Turcji i jej „azjatyckości” wprost do Europy, z jej wartościami, możliwościami, gospodarką i kulturą. Zakres zmian był naprawdę szeroki i dotyczył wszystkich aspektów funkcjonowania państwa i społeczeństwa. Budowany od wieków most do

nowoczesności i do Europy, choć na różnych płaszczyznach, spełnia swoje funkcje, nie jest jednak historią pełnego sukcesu.

Przykładem powrotu do odrzucanej w pierwszych latach republiki tradycji jest aktualna sytuacja polityczna. Od kilkunastu lat w Turcji rządzi Partia Sprawiedliwości i Rozwoju (tur. *Adalet ve Kalkınma Partisi*, AKP), założona przez obecnego prezydenta kraju, Recepta Tayyipa Erdoğan, która stopniowo zdobywała coraz szerszą władzę na wszystkich szczeblach krajowej administracji i samorządów. Obecnie obserwujemy być może koniec ery wzrostu konserwatywnych jednowładców, pierwszy akt tego końca odegrał się właśnie w Stambule, mieście, w którym Recep Tayyip Erdoğan rozpoczynał swoją wielką karierę polityczną, pełniąc w latach 1994-1998 funkcję burmistrza miasta. 31 marca 2019 r. odbyły się wybory samorządowe, w efekcie których kandydat AKP, były premier Binali Yıldırım, został pokonany 13 000 głosów przez Ekrema İmamoğlu, przedstawiciela opozycyjnej kemalistowskiej Republikańskiej Partii Ludowej (tur. *Cumhuriyet Halk Partisi*, CHP). Wynik został jednak unieważniony przez Centralną Komisję Wyborczą ze względu wykryte nieprawidłowości. Ponowne wybory na burmistrza Stambułu odbyły się 23 czerwca, przedwyborcze sondaże dawały jednoznacznie przewagę İmamoğlu, a samo powtórzone głosowanie uznawane było za swoiste referendum pokazujące poparcie dla prezydenta Erdoğan i jego partii⁴⁴³. Równocześnie poziom mobilizacji społecznej w powtórzonych wyborach przekroczył najśmielsze oczekiwania – stambulczycy, tradycyjnie często spędzający lato nad morzem lub w rodzinnych miejscowościach, masowo przylecieli i przyjechali właśnie na wybory, aby oddać swój głos⁴⁴⁴. Wyścig wygrał ostatecznie kandydat CHP, Ekrem İmamoğlu⁴⁴⁵. Tym razem różnica głosów między oboma kandydatami wyniosła znacznie ponad 700 000. Jest to niewątpliwie również symboliczne zwycięstwo, określające zmierzch pewnej epoki i wolę zmian wśród społeczeństwa. Oczywiście wiele może się jeszcze wydarzyć, natomiast wiadomo już, że Stambuł i jego mieszkańcy po raz kolejny pokazali potrzebę i kierunek zmiany, konieczność zmiany myślenia o moście i samym mieście.

Kolejnym tematem ważnym w kontekście myślenia o łączeniu i dzieleniu, budowaniu mostów i murów, zbliżaniu Turcji do Europy jest członkostwo Turcji w Unii Europejskiej. Historia prób włączenia Turcji do struktur europejskich jest naprawdę długa. Oficjalnie Turcja

⁴⁴³ *Istanbul mayoral re-run: Millions vote in election key for Erdogan*, <https://www.bbc.com/news/world-europe-48734579>, dostęp: 23.06.2019 r.

⁴⁴⁴ *Hundreds of thousands take to the roads to vote in Istanbul's mayoral election rerun*, <https://www.dailysabah.com/elections/2019/06/22/hundreds-of-thousands-take-to-the-roads-to-vote-in-istanbuls-mayoral-election-rerun>, dostęp: 23.06.2019 r.

⁴⁴⁵ *Erdogan's party suffers blow after Istanbul re-run poll defeat*, <https://www.bbc.com/news/world-europe-48739256>, dostęp: 23.06.2019 r.

jest krajem kandydującym do Unii Europejskiej, otrzymuje fundusze przedakcesyjne. Proces akcesyjny Turcji do Unii Europejskiej rozpoczął się w roku 1987, kiedy to Republika Turecka złożyła oficjalny wniosek o przyjęcie do Wspólnoty Europejskiej. Po dziesięciu latach od tej daty, w roku 1997, Turcja została uznana za kraj „nadający się” do członkostwa. Negocjacje akcesyjne prowadzone są od 2005 roku. Jednak obecnie, od wielu lat, są one w martwym punkcie, równocześnie żadna ze stron negocjacji nie dąży do tego, aby zmienić tę sytuację, mimo powszechnie panującej opinii, że Turcja do Unii nigdy nie wejdzie⁴⁴⁶. W roku 2017 prezydent Erdoğan oświadczył, że Turcja nie potrzebuje integracji z Unią Europejską, jednak równocześnie nie będzie stroną, która pierwsza zrezygnuje z podtrzymywania procesu akcesyjnego⁴⁴⁷.

Powiązania polityczne i gospodarcze między Turcją a UE są liczne i raczej stabilne, niezależnie od pojawiających się kontrowersji i konfliktów. Ponadto kontakty i charakter tej relacji określają również wspólne interesy i umowy – w ostatnich latach przede wszystkim tworzona we współpracy polityka związana z tzw. kryzysem migracyjnym. Dla żadnej ze stron nie jest to jednak czysta rozgrywka. Przedstawiciele krajów Unii Europejskiej oficjalnie zazwyczaj nie krytykują polityki wewnętrznej Turcji, choć zdecydowanie nie przystaje ona do unijnych standardów – codziennością jest tutaj łamanie praw człowieka i informacje na ten temat są łatwo dostępne. Równocześnie Turcja rozgrywa kwestie związane z uchodźcami w sposób dogodny dla siebie – niezależnie od dużych środków przekazywanych z Unii Europejskiej do Turcji, jak przedstawiono, turecka polityka wobec uchodźców również pozostawia wiele do życzenia, chociaż oficjalnie wszystko jest zachowane. Żadna ze stron nie chce naruszać status quo i pogarszać sytuacji. Jednak brak rozmowy pogłębia kryzys komunikacyjny.

Przyglądając się procesom związanym z integracją oraz zamykaniem granic warto wspomnieć również o członkostwie Turcji w kolejnej międzynarodowej organizacji – Organizacji Paktu Północnoatlantyckiego (ang. *North Atlantic Treaty Organization*, NATO). Republika Turecka została członkiem NATO już w roku 1952⁴⁴⁸. Przez dziesięciolecia wydawało się, że mimo wielu różnic, podstawowe interesy związane z obronnością są wspólne dla Turcji i innych krajów sojuszu. Regularnie jednak dochodziło do kryzysów związanych z

⁴⁴⁶ M. Urzędowska, *Turcja w UE? To żart*, <http://wyborcza.pl/7,75399,24214711,turcja-w-ue-to-zart.html>, dostęp: 13.06.2019 r.

⁴⁴⁷ *Erdogan: nie potrzebujemy już członkostwa w Unii, ale pierwsi nie zrezygnujemy*, <https://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/erdogan-o-czlonkostwie-turcji-w-unii-europejskiej,777623.html>, dostęp: 20.06.2019 r.

⁴⁴⁸ <http://www.mfa.gov.tr/nato.en.mfa>, dostęp: 20.06.2019 r.

partykularnymi interesami poszczególnych stron, w tym oskarżeniami wobec Turcji związanymi z kontrowersyjną polityką wewnętrzną i zewnętrzną, w tym handlem bronią i wspieraniem zbrojnych organizacji o podłożu islamistycznym. Ostatni z nich dotyczy planowanego przez Turcję zakupu rosyjskich systemów rakietowych S-400, któremu zdecydowanie sprzeciwia się USA⁴⁴⁹. Jak na razie jednak nie ma mowy o wykluczeniu Turcji z NATO czy wyciąganiu jakichkolwiek innych konsekwencji.

Analiza figury mostu w kontekście dyskursu dotyczącego Stambułu w ogromnej mierze wiąże się z wieloma kategoriami rozdarcia, związanego przede wszystkim z imigracją i emigracją. Przytoczona już wcześniej, pisząca o Turcji, Ece Temelkuran cały kraj stawia na moście, w przestrzeni „pomiędzy” – w jej opinii Turcja wydaje się wahać, wydaje się być zawieszona między przestrzeniami. Píše wręcz o mieszkańcach Turcji jako o „mieszkańcach mostu”, żyjących w stanie permanentnego rozdarcia między przestrzeniami faktycznymi (konkretne państwa, regiony, miasta), jak i wyobrażonymi (tożsamość, przynależność) oraz symbolicznymi (tradycje, zwyczaje). Perspektywa rozdarcia i ugrzęźnięcia na moście, pozostaje aktualna w odniesieniu do wielu grup związanych ze Stambułem.

Szczególny przypadek dotyczy *Almanci*, czyli Niemców pochodzenia tureckiego lub też Turków zamieszkujących Niemcy. Ta niezwykle liczna grupa na przestrzeni ostatnich 50 lat zmieniła krajobraz kulturowy zarówno Niemiec, jak i Turcji. Jej ślad jest niezwykle wyraźny w przestrzeni społecznej, w polityce, literaturze, kulturze, zwyczajach obu krajów. Cały kraj, Turcja, jest w rozdarcu, nieustająco od wieków, a co najmniej od stu lat, od początku nowej Republiki Tureckiej, usiłujący usadowić się na mapie, na której szczególnie istotną linią podziału wydaje się linia Wschód-Zachód. Jak pokazuje historia znanej książki *Most na Drinie* Ivo Andrića, jak również życie samego autora – nie każdy most spełnia swoje zadanie. Ivo Andrić, jedyny jugosłowiański noblista w dziedzinie literatury, po rozpadzie Jugosławii, po tragicznej wojnie lat 90. XX wieku, ze względu na niejednoznaczną przynależność narodową i religijną, w czasach konfliktu stał się niewygodny, niechciany, odrzucony przez wszystkie strony konfliktu.

O moście i znaczeniu jego faktycznego zniszczenia pisze również Karolina Kawczyńska – zburzenie mostu jest symbolem zerwania więzów. Szczególnie wyraźnie widać to w przypadku wojny w byłej Jugosławii i mostów, które były budowane za czasów tureckiego panowania na Bałkanach. Jako przykład podaje historię mostu w Mostarze – mieście, którego

⁴⁴⁹ *Turcja nie zrezygnuje z rosyjskich rakiet: kupimy S-400 mimo ostrzeżeń USA*, <https://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/turcja-wywiadzemy-sie-z-umowy-na-zakup-s-400,922762.html>, dostęp: 20.06.2019 r.

nazwa pochodzi od słowa „most”, pokazując jak głęboko budowla ta jest zakorzeniona w tożsamości miasta:

Zburzenie odwiecznego symbolu miasta, który nie tylko był przykładem artyzmu ówczesnych budowniczych, lecz przede wszystkim stanowił kamienne spoiwo łączące podzielonych przez rzekę mieszkańców, dobitnie pokazuje natężenie etnicznej nienawiści, która za cel obiera sobie niszczenie wszystkiego, co uzna za obce. Most, który przez wieki służył zarówno Muzułmanom, jak i Serbom i Chorwatom, został unicestwiony. Jego szczątki na dnie rzeki można uznać za alegorię zerwanych przez wojenne doświadczenia więzów między poszczególnymi narodami⁴⁵⁰.

Pisząc o jednoznacznym wektorze Republiki Tureckiej i budowanych przez nią mostów w kierunku zachodnim, Ece Temelkuran mówi również o mapie – jest to mapa zaprojektowana przez rządzących tak, aby nikt nie miał wątpliwości, co ma znaczenie i jest przestrzenią aspiracji:

Od założenia Republiki każde pokolenie studiowało w ławkach szkolnych tę samą mapę. Według niej Turcja była największym krajem na świecie i co oczywiste, znajdowała się w samym jego centrum. (...) Twórcy mapy uznali, że kraj łączący Azję i Europę, jego rząd i urodzone w nim dzieci należy definiować poprzez zachodnią stronę mostu⁴⁵¹.

Niezależnie jednak od sposobu wyrysowania mapy, zastosowanych kolorów i oznaczeń oraz wyboru strony mostu, która stanowi perspektywę i punkt odniesienia w interpretowaniu rzeczywistości, niezależnie od założeń i tego jak obywatele Republiki „uparcie płynęli na Zachód, wschodnia strona mostu zawsze ciągnęła ich do tyłu”⁴⁵². Szczególnie w kontekście sytuacji współczesnej widać, że moment rozdarcia, podobnie jak przestrzeń „pomiędzy”, ta tymczasowość, która w założeniu prowadzić ma do spotkania, połączenia i komunikacji, często prowadzi do sytuacji zawieszenia, braku kontaktu i utrudnionej komunikacji. Niezależnie od tego, jak skrupulatnie wyrysowuje się mapę, określa jej centrum i dopasowuje położenie konkretnych przestrzeni do własnych założeń, pozostaje ona jedynie na papierze, w sferze planów i założeń, a niekoniecznie jest realizowana.

Jeżeli most jest przestrzenią łączenia, to przeciwwagą dla niego są granice, które przestrzenie dzielą. Równocześnie, jak pokazano, granice, zarówno te realne, jak i te tożsamościowe, stawiane są dopiero w kontakcie z innymi, dzięki spotkaniu i odróżnieniu się, stwierdzeniu „kim nie jestem”. Obie strony – i Zachód, i Wschód – stawiają i przekraczają

⁴⁵⁰ K. Kawczyńska, *Dezintegracja Jugosławii: most w Mostarze, symbol dialogu i wojny kultur*, Wydawnictwo Nauka i Innowacje, Poznań 2014, s. 100.

⁴⁵¹ E. Temelkuran, *Oblęd i melancholia*, op. cit., s. 8-9.

⁴⁵² Ibidem, s. 9.

granice, różne w różnym czasie, zależnie od aktualnej sytuacji i potrzeb. Jakie są to granice i dlaczego właśnie te mają znaczenie? W których miejscach i kiedy stawiane są mosty? Budowanie których mostów pozostaje jedynie na poziomie dyskursu? To pytania kluczowe dla myślenia o Stambule i Turcji, szczególnie w kontekście kontaktów z Europą czy szerzej Zachodem.

W książce *Poruszona mapa* Przemysław Czapliński pisze o dyskursywnym przemieszczaniu się przestrzeni w ramach czy wręcz na podstawie dominującej koncepcji związanej z aktualnym i pożądanym umiejscowieniem danego kraju⁴⁵³. Pisząc o rodzajach map, które mogą być brane pod uwagę Czapliński wymienia mapy stałe (obejmujące ziemię, państwa, granice), płynne (obrazuje to, co się przemieszcza, niezależnie od granic – flora i fauna, ale też ludzie, pieniądze, informacje czy towary) i lotne (promienie słońca i księżyca, woda we wszelkich postaciach, pyły, skażenia, ale też istniejące globalnie obawy, lęki i niepewności), przedstawiając ewolucję znaczenia granic na nich wyrysowanych⁴⁵⁴. Globalizacja powoduje przymusowe zacieśnianie więzów między krajami, również niezależnie od ich woli. Zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie powietrza i wody, światowe kryzysy gospodarcze, migracje ludności – wszystkie te zjawiska wpływają na poszczególne kraje, nawet jeśli nie dążą one w sposób intencjonalny do zacieśniania więzów. Problemów tych nie może rozwiązać jedno państwo, jedynie współpraca wielu podmiotów ma szansę cokolwiek zmienić. Liczy się tutaj chęć i możliwość współpracy, która wydaje się koniecznością. Cała nadzieja w lotnej mapie, lecz również ona jest przestrzenią, w której czai się najwięcej niebezpieczeństw. W tym sensie również most i jego przeciwstawne funkcje łączenia/dzielenia tracą na jednoznaczności. Zerwanie więzi z Zachodem i przerzucenie zainteresowania na Wschód nie oznacza odcięcia się od pierwszego – połączenia z poziomą lotną mapą pozostają i dotyczą wszystkich stron, również Turcji. To w świetle teorii o dominacji lotnej mapy nad innymi rodzajami map, warto patrzeć na członkostwo Turcji w Unii Europejskiej i NATO – ponieważ współpraca i współistnienie państw w coraz szerszej skali wydają się nie wyborem, a koniecznością.

Niezależnie od wielkich projektów infrastrukturalnych Stambuł żyje swoim życiem i we własnym tempie – miasto nie zasypia, główne arterie i najmniejsze zaułki tętnią życiem całą dobę. Stambulska ulica jest miejscem życia – kupowania, sprzedawania, miejscem spotkania i rozmowy, miejscem picia herbaty i kawy, jedzenia ryby w chlebie i kukurydzy, okradania turystów przez fałszywych pucybutów. Ulica jest też miejscem wyrażania sprzeciwu i

⁴⁵³ P. Czapliński, *Poruszona mapa*, op. cit., s. 406-407.

⁴⁵⁴ Ibidem, s. 409.

oburzenia – wobec zmieniania prawa, wobec projektów wycinania kolejnych obszarów leśnych, wobec nieprzestrzegania prawa pracy i bezsensownych śmierci robotników czy górników. Na stambulskiej ulicy co roku w kwietniu upamiętniane jest ludobójstwo Ormian przez niezbyt liczną grupę protestujących, pilnowaną przez tureckich policjantów. Od 12 lat, co roku w styczniu upamiętniane jest natomiast morderstwo turecko-ormiańskiego dziennikarza Hrant Dinka, (o muzeum poświęconym jego pamięci wspomniano w Rozdziale V). Na ulicy odbywało się manifestacje niezgody na likwidację parku Gezi, tutaj corocznie organizowane są też manifestacje z okazji Dnia Kobiet oraz Święta Pracy – upamiętniające tragiczne wydarzenia z 1 maja 1977 roku. Jeżeli władze, jak w przypadku manifestacji związanych parkiem Gezi, obawiają się utraty kontroli, podnoszą Most Galata, inne mosty zamykają, wstrzymują przeprawy promowe tak, aby uniemożliwić protestującym przemieszczanie się i dotarcie na umówione miejsce. Stambulska ulica jest mostem – miejscem rozmowy, spotkania, wyrażania opinii, a równocześnie miejscem zawieszenia, braku komunikacji (z władzami), braku odpowiedzi i efektów.

Bibliografia:

- Amicis E., *Constantinople*, Alma Classics Ltd., London 2013.
- Ananicz Sz., *Sultani Swingu: Turcja wobec integracji europejskiej z Unią Europejską*, Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, Warszawa 2013.
- Bachelard G., *Poetyka przestrzeni: szuflada, kufry i szafy*, „Pamiętnik Literacki”, Tom 67, Numer 1, 1976.
- Bahar, I., *Turkey and the rescue of Jews during the Nazi era: a Reappraisal of Two Cases; German-Jewish scientists in Turkey & Turkish Jews in Occupied France*; University of Pittsburgh, 2012 (rozprawa doktorska, nieopublikowana).
- Biedermann H., *Leksykon symboli*, Wydawnictwo Muza, Warszawa 2001.
- Bielak T., *Proza Macieja Słomczyńskiego (Joe Alexa)*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania Ochroną Pracy, Katowice 2008.
- Bogdanowski J., *Architektura obronna w krajobrazie Polski. Od Biskupina do Westerplatte*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Kraków 2002.
- Boisacq E., *Dictionnaire étymologique de la langue grecque*, Librairie C. Klincksieck, Paris 1916.
- Boryś W., *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2005.
- Brodski J., *Ucieczka z Bizancjum*, w: *Mniej niż ktoś. Eseje*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2006.
- Brückner A., *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Wydawnictwo Wiedza Powszechna, Warszawa 2008.
- Bylina S., *Drogi – granice – most. Studia o przestrzeni sakralnej u publicznej w średniowieczu*, Instytut Historii PAN, Warszawa 2012.
- Cegielski M., *Oko świata. Od Konstantynopola do Stambułu*, Wydawnictwo W.A.B., Warszawa 2009.
- Chenel Pascual Á., Simarro Serrano A., *Słownik symboli*, Wydawnictwo Świat Książki, Warszawa 2008.
- Christie A., *Morderstwo w Orient Expressie*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2006.
- Christie A., *Opowiedz jak tam żyjecie*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Poznań 2014.

- Cirlot J.E., *Słownik symboli*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2012.
- *Co myśli Turcja?*, red. Beczew D., Europejska Rada Spraw Zagranicznych, Fundacja im. Stefana Batorego, Warszawa 2011.
- Crowley, R., *1453 - upadek Konstantynopola*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2013.
- Czapliński P., *Poruszona mapa. Wyobrażenia geograficzno-kulturowa polskiej literatury przełomu XX i XXI wieku*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2016.
- Czubaj M., *Etnolog w mieście grzechu. Powieść kryminalna jako świadectwo antropologiczne*, Wydawnictwo „Oficyna”, Gdańsk 2010.
- Denison E., Stewart I., *Jak czytać mosty. Konstrukcje łączące stulecia*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2016.
- Derviş P., Tanju B., Tanyeli U., *Becoming Istanbul. An Encyclopedia*, Garanti Galeri, Istanbul 2008.
- *Dzieje gospodarcze i społeczne imperium osmańskiego: 1300-1914*, red. Inalcik H., Quataert D., Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.
- Eco U., *Introduction*, w: Edmondo Amicis, *Constantinople*, London, Alma Classics Ltd. 2013.
- *Everyday urbanism*, ed. Choce J., Crawford M., Kaliski J., The Monacelli Press, New York 1999.
- Filipowska S., *Obraz dziewiętnastowiecznego Stambułu w polskiej i tureckiej literaturze wspomnieniowej*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2017.
- Fisher-Onar N., Pearce S.C., Keyman E.F., *Istanbul. Living with a difference in a global city*, Rutgers University Press, New Brunswick 2018.
- Fleming I., *Pozdrowienia z Rosji*, Przedsiębiorstwo Wydawnicze Rzeczpospolita, Warszawa 2008.
- Gomółka A., Szawerna-Dyrszka A., *Poza geografiją i historią. Palimpsest: miejsce i przestrzeń*, w: *Palimpsest. Miejsca i przestrzenie*, pod red. Gomółka A., Szawerna-Dyrszka A., Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2018.
- Greene G., *Pociąg do Stambułu*, Wydawnictwo Albatros Andrzej Kuryłowicz, Warszawa 2015.
- Gürbilek N., *The New Cultural Climate in Turkey. Living in a Shop Window*, Zed Books, London & New York 2011.

- Hayır C., *The Turkish Cinema Between Its Inception And Downfall: A Historical Overview*, "The Journal of International Social Research", Tom 7, Numer 35, 2014, (www.sosyalarastirmalar.com).
- Herrin J. *Bizancjum: niezwykle dziedzictwo średniowiecznego imperium*, przekł. Norbert Radomski, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2009.
- Kawczyńska K. *Dezintegracja Jugosławii: most w Mostarze, symbol dialogu i wojny kultur*, Wydawnictwo Nauka i Innowacje, Poznań 2014.
- Kelek, N., *Słodko-gorzka ojczyzna. Raport z serca Turcji*, Wydawnictwo „Czarne”, Wołowiec 2011.
- King, Ch., *O północy w Pera Palace. Narodziny współczesnego Stambułu*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2016.
- Kołodziejczyk, D., *Turcja*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2011.
- Kopaliński W., *Słownik symboli*, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 2017.
- Koschany R., *Interpretacje*, w: *Kulturowe Studia Miejskie. Wprowadzenie*, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa 2014.
- Król M., Krupiński G., Sułek H., *Nowy słownik terminów literackich*, Krakowskie Wydawnictwo Naukowe, Kraków 2009.
- Kulin, A. *Ostatni pociąg do Stambułu*, Wydawnictwo „Albatros” Andrzej Kuryłowicz, Warszawa 2010.
- *Kulturowe Studia Miejskie. Wprowadzenie*, red. Rewers E, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa 2014.
- Kunce A., *Człowiek lokalny. Rozważania umiejscowione*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2016.
- *Leksykon architektoniczno-budowlany*, red. Skowroński W., Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2008.
- *Leksykonu PWN*, red. Kaczorowski B., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004.
- MacCannell D., *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Wydawnictwo Muza, Warszawa 2005.
- Madajczyk, P., *Między fundamentalizmem a asymilacją: muzułmanie w Niemczech*, Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk, Warszawa 2015.
- Mak G., *Most*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2011.

- A. Martofel, *Pokój niemożliwy – Kurdowie w Turcji pod rządami AKP*, „Świat idei i polityki”, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, tom 16, 2017.
- McMeekin S., *Ekspres Berlin-Bagdad: Kajzer, islam i imperium osmańskie*, 1898-1918, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2012.
- *Miasto na skrzyżowaniu mórz i kontynentów. Wczesno- i średniobizantyński Konstantynopol jako miasto portowe*, red. Leszka M.J., Marinow K. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2016.
- Morgan J., *Biografia Agathy Christie*, Prószyński i S-ka, Warszawa 2001.
- Nitka M., *Railway Defamiliarisation. The Rise of Passengerhood in the Nineteenth Century*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice 2006.
- Özdamar, E.S., *Most nad Złotym Rogiem*, Wydawnictwo „Pogranicze”, Sejny 2007.
- Pamuk O., *Stambuł. Wspomnienia i miasto*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2008.
- Pevsner N., Fleming J., Honour H., *Encyklopedia architektury*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
- Piętaś A., *Turcy jako gastarbeiterzy w Niemczech w latach 1961-2000*, w: „Dzieje najnowsze”, rocznik XXXVII 2005.
- Pilarz Sz., *Kolei Berlin-Bagdad. Wielkie przedsięwzięcie imperializmu niemieckiego w Turcji*. w: *Między historią a geopolityką*, Instytut Geopolityki, Częstochowa 2009.
- Pilch Z., *Przez mosty Słowacji, Węgier, Bułgarii i Turcji*, w: „Budownictwo, technologie, architektura”, Nr 4 (48)/2009.
- *Public Istanbul: Spaces and Spheres of the Urban*, ed. Eckardt F., Wildner K., Transcript Verlag, Bielefeld 2008.
- Rewers E., *Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*, Wydawnictwo Universitas, Kraków 2005.
- Rymsza B., *Most Jagielly. Pierwszy historyczny most wojskowy*, w: *Builder*, wydanie wrzesień 2017.
- Ryżyński A., *Most jako symbol*, w: *Drogi, mosty, przeprawy, eustaria : realia i dysproporcje*, red. Zimowski L., Borowski K., Wydawnictwo Artserwis, Konin 2007.
- Said E., *Kultura i imperializm*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2009.
- Said E., *Orientalizm*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2005.
- Saint-Exupéry A., *Mały Książę*, Wydawnictwo Olesiejuk, Ożarów Mazowiecki 2016.

- Shaw S.J., Shaw E.K., *Historia Imperium Osmańskiego i Republiki Tureckiej, Tom II, 1808-1975*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2012.
- Simmel G., *Most i drzwi. Wybór esejów*, Wydawnictwo Oficyna Naukowa, Warszawa 2006.
- Škrabec S., *Geografia wyobrażona. Koncepcja Europy Środkowej w XX wieku*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2013.
- Sławiński J., *Przestrzeń w literaturze: elementarne rozróżnienia i wstępne oczywistości*, w: *Przestrzeń i literatura*, red. Głowiński M., Okopień-Sławińska A., Wydawnictwo PAN, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1978.
- *Słownik Terminów Literackich*, red. Sławiński J., Zakład Narodowy i Ossolińskich, Wrocław 2005.
- Smoleński P., *Zielone migdały, czyli po co światu Kurdowie*, Wydawnictwo „Czarne”, Wołowiec 2016.
- Stachowski M., Woodhouse R., *The ethymology of Istanbul: making optimal use of the evidence*, *Studia Etymologica Cracoviensia*, vol. 20, Kraków 2015.
https://ruj.uj.edu.pl/xmlui/bitstream/handle/item/15924/stachowski_woodhouse_the_etymology_of_istanbul_2015.pdf?isAllowed=y&sequence=1; dostęp: 15.12.2019 r.
- *Stambul: dwa światy, jedno miasto = Istanbul: two worlds, one city*, red. Daszewska M. Hodge N. Szczepan A., Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2018.
- Sterner W., *Narodziny kolei*, Wydawnictwo „Książka i Wiedza”, Warszawa 1964.
- Strittmatter K., *Stambul. Gdzie Europa spotyka Azję*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2014.
- Sulkowski M., *Pół wieku diaspory tureckiej w Niemczech : społeczność turecka w Republice Federalnej Niemiec – procesy migracji i integracji po 1961 roku*, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2012.
- Sumner-Boyd H., Freely J., *Strolling through Istanbul. The Classic Guide to the City*, Tauris Parke Paperback, New York 2014.
- Suszek E., *Figura*, w: *Ilustrowany słownik terminów literackich. Historia, anegdota, etymologia*, pod red. Kadłubek Z., Mytych-Forajter B., Nawarecki A., Wydawnictwo Słowo/obraz Terytoria, Gdańsk 2018.
- Szydłowska J., *Literatura pogranicza wobec wyzwań współczesnego literaturoznawstwa*, „Studia Elskie”, 10, 2008.

- Świdarska A., *Postawy wobec mniejszości muzułmańskiej w Polsce: Raport z badań sondażowych dotyczących mowy nienawiści*, Centrum Badań nad Uprzedzeniami, Warszawa 2015, dokument elektroniczny, (http://cbu.psychologia.pl/uploads/images/foto/HS2014_PostawyWobecMniejszo%C5%9BciMuzu%C5%82ma%C5%84skiejWPolsce_A%C5%9Awiderska.pdf) dostęp: 3.04.2019 r.
- Szolginia W., *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Budownictwo i architektura*, Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa 1991.
- Tanel F., *Historia kolei. Od lokomotyw parowych do kolei magnetycznej*, Wydawnictwo Carta Blanca, Warszawa 2008.
- Temelkuran E., *Turcja: obłąd i melancholia*, Wydawnictwo Książkowe Klimaty, Wrocław 2017.
- Ternon Y., *Ormianie. Historia zapomnianego ludobójstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2005.
- Toporow W., *Miasto i mit*, Wydawnictwo Słowo-Obraz, Terytoria, Gdańsk 2000.
- Tuan Y. F., *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1987.
- Turoma S., *Brodski w Stambule – czas, przestrzeń i orientalizm*, w: *Przekładaniec* nr 30/2015, s. 73-94, ([Przekładaniec-2015-30-05turoma.pdf](#), dostęp 15.08.2017) Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2015.
- Vaan De M., *Etymological Dictionary of Latin and the other Italic Languages* (Leiden Indo-European Etymological Dictionary Series; 7), Leiden, Boston 2008
- Wasilewski K., *Turecki sen o Europie – tożsamość zachodnia i jej wpływ na politykę zagraniczną Republiki Turcji*, Wydział Dziennikarstwa i Nauk Politycznych, Warszawa 2015.
- Wielgołaska A., *Stambuł. W oparach miejskiego absurdu*, Wydawnictwo Agata&Agata, Warszawa 2016.
- Wildner K., *Istanbul Modern – Urban Images, Planning Process and the Production of Space in Istanbul's Port Area*, w: *Port Cities as Areas of Transition, Ethnographic Perspectives*, ed. W. Kokot, M. Gandelsman-Trier, K. Wildner, A. Wonneberger, Wydawnictwo Transcript, Bielefeld 2015.
- Wituch T., *Tureckie przemiany. Dzieje Turcji 1878-1923*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1980.

- Włodarczyk J. A., *Literacki słownik architektury*, Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, Katowice 2007.
- Zürcher, E. J., *Turcja: od sultanatu do współczesności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2013.

Źródła internetowe:

- Bartsch, M., A. Brandt, D. Steinvorth, *Turkish Immigration to Germany. A Sorry History of Self-Deception and Wasted Opportunities*, <http://www.spiegel.de/international/germany/turkish-immigration-to-germany-a-sorry-history-of-self-deception-and-wasted-opportunities-a-716067.html>, dostęp 10.12.2018.
- Czarnecki, M., *Listy uchodźców do Europy, Część 3. Unia nie zatrzyma Syryjczyków pieniędzmi dla Turcji*, <http://wyborcza.pl/1,75399,19259558,listy-uchodzcow-do-europy-unia-nie-zatrzyma-syryjczykow-pieniedzmi.html>, dostęp 28.12.2018.
- Czarnecki, M., *Listy uchodźców do Europy, część 8, Stambuł, miasto Syryjczyków*, <http://wyborcza.pl/1,75399,19285430,listy-uchodzcow-do-europy-czesc-8-stambul-miasto-syryjczykow.html>, dostęp 28.12.2018.
- Czerwiński M., *Most na Drinie*, <https://www.tygodnikpowszechny.pl/most-na-drinie-18054>, dostęp: 5.04.2019.
- *Erdogan: nie potrzebujemy już członkostwa w Unii, ale pierwsi nie zrezygnujemy*, <https://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/erdogan-o-czlonkostwie-turcji-w-unii-europejskiej,777623.html>, dostęp: 20.06.2019.
- *Erdogan's party suffers blow after Istanbul re-run poll defeat*, <https://www.bbc.com/news/world-europe-48739256>, dostęp: 23.06.2019.
- *EU-Turkey leaders' meeting in Varna (Bulgaria)*, <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/international-summit/2018/03/26/>, dostęp 4.01.2019.
- Frymark, K., *Turecka kampania w Niemczech. Wzrost napięcia na linii Berlin–Ankara*, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2017-03-23/turecka-kampania-w-niemczech-wzrost-napiecia-na-linii-berlin>, dostęp: 26.05.2019.
- Gall, C., *Turkey's Mass Trials Deepen Wounds Left by Attempted Coup*, <https://www.nytimes.com/2019/02/12/world/asia/turkey-mass-trials-coup.html>, dostęp: 15.04.2019.

- http://inforail.pl/projekt-marmaray-czyli-tunel-kolejowy-pod-bosforem_more_65085.html, dostęp: 10.05.2019.
- <http://niestatystyczny.pl/2018/03/19/najlepiej-sprzedajacy-sie-autorzy-wszechczasow/>, dostęp: 20.04.2019.
- <http://takortak.org/etkinlik/kadikoy/filmtak-anadoludan-istanbul-acilan-gizemli-kapi/>, dostęp: 15.04.2019.
- <http://turcjawsandalach.pl/content/przeja%C5%BCd%C5%BCka-pod-bosforem-czyli-o-tym-jak-ekipa-turcji-w-sanda%C5%82ach-jecha%C5%82-kolej%C4%85-marmaray>, dostęp: 11.05.2019.
- <http://www.bosphorusstrait.com/category/monthly-ship-statistics/>, dostęp 26.05.2019.
- <http://www.bridgesofdublin.ie/bridge-building/famous-bridges/bosphorus-bridge-1973>, dostęp 15.04.2019.
- <http://www.colorkinetics.com/showcase/installs/Bosphorus-Bridge/>, dostęp: 16.04.2019.
- <http://www.foxnews.com/world/2016/07/25/turkey-renames-bosporus-bridge-15th-july-martyrs-bridge.html>, dostęp 15.04.2019.
- <http://www.gettyimages.com/detail/news-photo/couples-perform-the-tango-during-a-demonstration-at-the-news-photo/179608064> oraz <http://www.bianet.org/english/local-goverment/144590-hundreds-stand-up-against-hotel-project-in-haydarpasa>, dostęp: 20.05.2019.
- <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/tunelu-pod-ciesnina-bosfor-otwarty.html>, dostęp: 13.05.2019.
- <http://www.hurriyetdailynews.com/record-number-of-ships-sail--through-bosphorus-in-2014-71753>, dostęp 26.05.2019.
- <http://www.hurriyetdailynews.com/tender-for-canal-istanbul-to-be-held-next-year-president-139508>, dostęp 16.05.2019.
- <http://www.marmaray.gov.tr/>, dostęp: 7.05.2019.
- <http://www.mfa.gov.tr/nato.en.mfa>, dostęp: 20.06.2019.
- <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/turcja-spektakularny-most-drogowokolejowy-nad-bosforem-otwarty-55169.html>, dostęp: 5.05.2019.
- <http://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/The-worlds-most-spectacular-railway-stations/#?frame=2465115> (dostęp 15.06.2017), dostęp: 5.05.2019.

- <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>, dostęp 26.05.2019.
- <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>, dostęp: 26.05.2019.
- <https://news.nationalgeographic.com/2018/03/istanbul-canal-project-bosporus-environmental-impacts/>, dostęp: 26.05.2019.
- <https://railturkey.org/2016/02/17/haydarpasa-hotel-project-withdrawn/>, dostęp: 20.05.2019.
- <https://trans.info/pl/stambul-pierwszy-tunel-drogowy-miedzy-europa-a-azja-juz-otwarty-58620ccabc04fac21e8b5da7-18088>, dostęp: 11.05.2019.
- <https://trans.info/pl/stambul-pierwszy-tunel-drogowy-miedzy-europa-a-azja-juz-otwarty-58620ccabc04fac21e8b5da7-18088>, dostęp: 13.05.2019.
- <https://turkeypurge.com/>, dostęp: 15.04.2019.
- <https://www.15temmuz.gov.tr/kronoloji/ilk-istihbarat>, dostęp 23.12.2020.
- <https://www.bbc.com/news/world-europe-36816605>, dostęp 15.04.2019.
- <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-49963649>;; dostęp 20.12.2019.
- <https://www.dailysabah.com/istanbul/2019/01/02/restoration-work-completed-on-roof-of-istanbuls-landmark-haydarpasa-train-station>, dostęp: 15.04.2019.
- <https://www.dailysabah.com/istanbul/2019/03/12/connecting-istanbuls-east-and-west-marmaray-suburban-rail-fully-opens>, dostęp: 13.05.2019.
- <https://www.dailysabah.com/life/2015/01/27/crime-mystery-and-spy-novels-thrillers-set-in-turkey>, dostęp 4.05.2019.
- <https://www.defence24.pl/turcja-do-2023-r-powstanie-gigantyczny-kanal-odciazajacy-bosfor>, dostęp 26.05.2019.
- <https://www.etimolojiturkce.com/kelime/k%C3%B6pr%C3%BC>
- <https://www.etimolojiturkce.com/kelime/k%C3%B6pr%C3%BC>, dostęp: 5.04.2019.
- <https://www.etymonline.com/word/bridge>, dostęp 3.03.2020.
- <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/turkey-istanbul-airport-largest-erdogan-terminal-runway-ataturk-international-a8606666.html>, dostęp 16.05.2019.
- <https://www.marathon-istanbul.com/en/>, dostęp 15.04.2019.
- <https://www.ntv.com.tr/ekonomi/ulastirma-bakani-kanal-istanbul-icin-tarih-verdi-kanal-istanbul-ne-zaman-acilaca,fvmOuui1IEq9xFTxkncn2A>, dostęp 26.05.2019.

- <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2013-11-06/turcja-laczy-europe-i-azje-tunelem-pod-bosforem>, dostęp: 10.05.2019.
- <https://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/1659950,Otwarto-trzeci-most-nad-Bosforem-Jest-o-metr-nizszy-od-wiezy-Eifflea>, dostęp: 5.05.2019.
- <https://www.reuters.com/article/us-turkey-bridge/turkey-opens-bridge-between-continents-in-megaproject-drive-idUSKCN1111QZ>, dostęp: 5.05.2019.
- <https://www.theguardian.com/books/2006/sep/21/turkey.world>, dostęp: 15.04.2019.
- <https://www.theguardian.com/cities/2019/apr/06/turkish-airlines-switching-to-new-airport-all-in-45-hours>, dostęp: 15.05.2019.
- <https://www.theguardian.com/cities/2019/apr/06/turkish-airlines-switching-to-new-airport-all-in-45-hours>, dostęp: 26.05.2019.
- <https://www.theguardian.com/world/2005/oct/23/books.turkey>, dostęp: 15.04.2019.
- <https://www.theguardian.com/world/2013/oct/29/istanbul-underwater-bosphorus-rail-tunnel-european-asian-earthquake>, dostęp: 11.05.2019.
- <https://www.theguardian.com/world/2013/oct/29/istanbul-underwater-bosphorus-rail-tunnel-european-asian-earthquake>, dostęp: 11.05.2019.
- <https://www.tvp.info/12851964/na-przejazdzke-koleja-pod-ciesnina-bosfor>, dostęp: 10.05.2019.
- <https://www.yadvashem.org/righteous/stories/ulkumen.html>, dostęp 20.08.2019.
- *Hundreds of thousands take to the roads to vote in Istanbul's mayoral election rerun*, <https://www.dailysabah.com/elections/2019/06/22/hundreds-of-thousands-take-to-the-roads-to-vote-in-istanbuls-mayoral-election-rerun>, 4.07.2019.
- *Istanbul mayoral re-run: Millions vote in election key for Erdogan*, <https://www.bbc.com/news/world-europe-48734579>, dostęp: 23.06.2019.
- *It's against the law: Syrian refugees deported from Turkey back to war*, <https://www.theguardian.com/global-development/2018/oct/16/syrian-refugees-deported-from-turkey-back-to-war>, dostęp 5.01.2019.
- M. Szumer, „*Wspaniałe stulecie*” i inne tureckie seriale w polskiej TV, <https://wyborcza.pl/1,90535,18902934,wspaniale-stulecie-turecka-gra-o-tron.html>; dostęp 20.12.2019.
- *Relocation of Syrians for the 3rd countries within 2014-2018*, http://www.goc.gov.tr/icerik6/temporary-protection_915_1024_4748_icerik, dostęp 4.01.2019.

- *Restoration work completed on roof of Istanbul's landmark Haydarpaşa Train Station*, <https://www.dailysabah.com/istanbul/2019/01/02/restoration-work-completed-on-roof-of-istanbuls-landmark-haydarpasa-train-station>, dostęp: 15.04.2019.
- Safdar A. *UK: Poor reporting, media illiteracy fuel Islamophobia*, <https://www.aljazeera.com/news/2016/03/uk-poor-reporting-media-illiteracy-fuel-islamophobia-160329161759712.html>, dostęp 15.04.2019.
- Shafak, E., *The Murder of Hrant Dink*, <https://pen.org/press-clip/the-murder-of-hrant-dink/>, dostęp: 15.04.2019.
- *Tender for Canal Istanbul to be held next year: Erdoğan*, <http://www.hurriyetdailynews.com/tender-for-canal-istanbul-to-be-held-next-year-president-139508>, dostęp 2.05.2019.
- *The warlord of Visegrad*, <https://www.theguardian.com/world/2005/aug/11/warcrimes.features11>, dostęp: 19.05.2019.
- *Turcja nie zrezygnuje z rosyjskich rakiet: kupimy S-400 mimo ostrzeżeń USA*, <https://www.tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/turcja-wywiazemy-sie-z-umowy-na-zakup-s-400,922762.html>, dostęp: 20.06.2019.
- *Turecki skandal wokół Małego Księcia*, <https://innaturcja.blogspot.com/2016/12/turecki-skandal-woko-maego-ksiecia.html>, dostęp: 15.06.2019.
- *Turkey Stops Registering Syrian Asylum Seekers*, <https://www.hrw.org/news/2018/07/16/turkey-stops-registering-syrian-asylum-seekers>, dostęp 4.01.2019.
- *Turkey. Events in 2017*, <https://www.hrw.org/world-report/2018/country-chapters/turkey>, dostęp 4.01.2019.
- *Turkey: Mass Deportations of Syrians*, <https://www.hrw.org/news/2018/03/22/turkey-mass-deportations-syrians>, dostęp 4.01.2019.
- *Turkish-Armenian journalist Hrant Dink remembered 12 years after assassination*, <https://www.dailysabah.com/turkey/2019/01/19/turkish-armenian-journalist-hrant-dink-remembered-12-years-after-assassination>, dostęp: 20.05.2019.

- *UK: Poor reporting, media illiteracy fuel Islamophobia*
<https://www.aljazeera.com/news/2016/03/uk-poor-reporting-media-illiteracy-fuel-islamophobia-160329161759712.html>, dostęp: 15.04.2019.
- Urzędowska, M., *Turcja w UE? To żart*, <http://wyborcza.pl/7,75399,24214711,turcja-w-ue-to-zart.html>, dostęp: 13.06.2019.

Strony internetowe:

- <https://www.ahmetumit.com/>
- <https://www.araguler.com.tr/>
- <https://www.filmweb.pl>
- <https://www.hrantdink.org>
- <https://www.hrw.org>
- <https://www.istanbulmodern.org>
- <https://www.minorityrights.org>
- <https://www.yadvashem.org>
- <http://www.polkagalerie.com/en/exposition-ara-guler.htm>
- <http://tureckiekazania.blogspot.com/>, dostęp 30.05.2018 r.
- <http://www.muze500.com>

Filmy:

- *Głowa w mur*, reż. Fatih Akin, Niemcy, 2004.
- *Życie jest muzyką*, reż. Fatih Akin, Niemcy, 2005.
- *Świat to za mało*, reż. Michael Apted USA, Wielka Brytania, 1999.
- *Skyfall*, reż. Sam Mendes, USA, Wielka Brytania, 2012.
- *Pozdrowienia z Rosji*, reż. Terence Young, Wielka Brytania, 1963.
- *International*, reż. Tom Tykwer, Niemcy, USA, Wielka Brytania, 2009.
- *Uprowadzona 2*, reż. Olivier Megaton, Francja, 2012.
- *Midnight Express*, reż. Alana Parker, USA, 1978.
- *Before snowfall*, reż. Hisham Zaman, Norwegia, Niemcy, Irak, 2013.
- *Wspaniałe stulecie*, serial, reż. Yağmur Taylan, Durul Taylan, Turcja 2011-2014.
- *Purple horizons*, reż. Olgun Özdemir, Turcja, 2017.
- *The Guest: Aleppo-Istanbul*, reż. Andac Haznedaroğlu, Turcja, 2018.

Materiały dostępne na platformie YouTube:

- <https://www.youtube.com/watch?v=Y5o3Wg-INTU>, dostęp 6.08.2019.
- <https://www.youtube.com/channel/UCETdCucY4nh1sWwC9sH7ieg>, dostęp 6.08.2019.
- <https://www.youtube.com/user/flyingthenest>, dostęp 6.08.2019.
- <https://www.youtube.com/watch?v=lfsvLRVwflA>, dostęp 5.08.2019.
- <https://www.youtube.com/channel/UCInm4LP43k7AkjhdkrOONA>, dostęp 20.08.2019.
- <https://www.youtube.com/watch?v=R65IrA0zV0M>, dostęp 30.08.2019.
- <https://www.youtube.com/watch?v=Kj6jm8Nz5ao>, dostęp 10.08.2019.
- <https://www.youtube.com/watch?v=Q62MjVNIjtM>; dostęp 5.01.2020.
- https://www.youtube.com/watch?v=nE_cRMfQttc; dostęp 5.01.2020.
- <https://www.youtube.com/channel/UCOUIIM4JVPXEoUvtBajWYyCA>; dostęp 5.01.2020.
- <https://www.telemagazyn.pl/artykuly/najpopularniejsze-tureckie-seriale-top-30-tureckich-seriali-ktore-trzeba-obejrzec-ranking-68678.html>; dostęp 5.01.2020.
- <https://www.youtube.com/watch?v=34QE-r4JszM&t=690s>, dostęp 29.08.2019.
- <https://turkweb.pl/>; dostęp 5.01.2020.
- <https://www.youtube.com/watch?v=WMSNPCVbNhw>, dostęp 5.01.2020.
- https://www.youtube.com/watch?v=_JTRs8e-FRk, dostęp 24.08.2019.

Streszczenie

Celem niniejszej dysertacji było przedstawienie figury mostu, jako centralnego elementu budowania dyskursu dotyczącego Konstantynopola/Stambułu na przestrzeni wieków. Ze względu na położenie geograficzne oraz konteksty kulturowe i historyczne Stambuł jest i był postrzegany jako miejsce spotkania i łączenia, jak również przestrzeń, w odniesieniu do której określane są różnice i wytyczane granice. Most pojawia się tutaj jako kategoria nieunikniona i podstawowa, a równocześnie jako kategoria nadużywana. Most stanowi zarówno faktyczną budowlę, istotną w codzienności miasta, jak i metaforę miasta. Figura mostu jest dominującym pryzmatem, przez który patrzy się na Stambuł. Równocześnie często przestaje spełniać swoje funkcje – nadużywanie figury mostu przyczynia się do tworzenia i pogłębiania podziałów, zaostrzania granic, zamiast je niwelować. Stambuł, jako miejsce spotkania i podziału, łączenia i dzielenia pokazane jest na przykładach rozróżniania na Wschód/Zachód, Azję/Europę, islam/chrześcijaństwo.

Praca składa się z pięciu rozdziałów, w których po kolei omówione zostały poszczególne aspekty badanego zjawiska. W pierwszym rozdziale przedstawiony został most jako budowla inżynierska oraz dyskursywna figura, funkcjonująca w kontekście Konstantynopola/Stambułu (w wymiarze językowym, symbolicznym, historycznym). Figura mostu opokazana została w kontekście szerokiego obrazu kulturowego miasta i znaczeń przypisywanych mu na przestrzeni wieków i przeanalizowana w kontekście przestrzeni miasta, które równocześnie umożliwia kontakt i przyczynia się do budowania podziałów.

Rozdział drugi stanowi przedstawienie realnych mostów funkcjonujących w przestrzeni miejskiej Stambułu – zarówno tych łączących brzegi Cieśniny Bosforskiej, jak i zatoki Złoty Róg oraz innych połączeń umożliwiających komunikowanie się między poszczególnymi dzielnicami miasta. Mosty, kolejki, tunele i inne inwestycje infrastrukturalne zostały przedstawione również w kontekście dyskursu politycznego, budowania tożsamości narodowej i państwowej przez władze oraz wewnętrznej sytuacji politycznej i międzynarodowej Turcji.

W trzecim rozdziale zostały poddane analizie teksty dotyczące Stambułu, w którym tematyzowane są poszczególne elementy związane z miastem, jego codziennością i szerszym sposobem jego postrzegania. Pokazane zostało jak tworzone są stambulskie opowieści i co je łączy, niezależnie od tego, jaki jest punkt odniesienia i zaplecze kulturowo-literackie autora, jak konstruowany i wykorzystywany jest mit miasta i w jaki sposób przekłada się on na codzienne życie jego mieszkańców.

Czwarty rozdział został skoncentrowany wokół dominującego na przestrzeni stuleci historii Turcji projektu modernizacyjnego i jego efektów – społecznych, kulturowych, infrastrukturalnych. Pokazano tu historię osmańskich/tureckich kolei żelaznych i dworców kolejowych, przez dziesięciolecia pełniących funkcję „wrót” między przestrzenią świata zachodniego i wschodniego. Przedstawiony wcześniej mit miasta osadzony zostaje w konkretnych kontekstach wydarzeń historycznych i historii fabularnych, których stał się przedmiotem.

Ostatni rozdział naświetla dysfunkcyjność figury mostu – analizie zostały tu poddane związane ze Stambułem historie, stanowiące dowód przewrotności postrzegania tego miasta jako przestrzeni spotkania i łączenia. Miasto-most pokazane zostało jako miejsce, które może powodować zawieszenie „pomiędzy”, może przyczyniać się do niemożności jednoznacznego określenia własnej tożsamości i przynależności.

W podsumowaniu, poza zebraniem wniosków stanowiących efekt analiz przeprowadzonych w kolejnych rozdziałach, figura mostu w kontekście kulturowego obrazu Stambułu pokazana zostaje również na szerszym tle współczesnej sytuacji wewnętrznej i międzynarodowej Turcji, jej kontaktów i związków z Europą, jak również zjawisk globalizacji i globalnego dyskursu.

Summary

The purpose of this dissertation was to present the figure of the bridge as a central element in the discourse regarding Constantinople/Istanbul over the centuries. Istanbul, because of its geographical location, cultural and historical contexts is and was regarded as a meeting point, and place of connection, as well as a reference point for differences and boundaries. The bridge appears here as an inevitable and primary category, and at the same time as an overused category. The bridge is both an actual building, important in the city's everyday life, and a metaphor of the city. The figure of the bridge is a dominant, when looking at Istanbul. At the same time, it often ceases to fulfill its functions - the overuse of it is causing deepening of divisions, and strengthening the borders instead of eliminating them. Istanbul is shown in the context of many differentiations and distinctions, especially: East/West, Asia/Europe, Islam/Christianity.

This dissertation consists of five chapters, in which individual aspects of the studied phenomenon are being discussed. In the first chapter, the bridge is presented as both a building, and a discursive figure, functioning in the context of Constantinople/Istanbul (in the language, symbolic, historical dimension). The figure of the bridge is shown in the context of the broad cultural image of the city and meanings attributed to it over the centuries, and analyzed in the context of the city space, which at the same time, enables contact and creates divisions.

The second chapter is a presentation of actual bridges functioning in the urban space of Istanbul – both those connecting the shores of the Bosphorus Strait and the bay of Golden Horn, as well as other connections between city districts. Bridges, cableways, tunnels and other infrastructural investments are also presented in the context of political discourse, aims of building national and state identity by the authorities, and Turkey's internal political and international situation.

The third chapter consists of an analysis of texts related to Istanbul, in which individual elements related to the city, its everyday life and a broader perception of it are themed. It shows how Istanbul stories are being created, and what they have in common, regardless of the author's reference point and cultural and literary background, it shows how the myth of the city is being constructed and used, and how it relates into the everyday life of its inhabitants.

The fourth chapter is focused on the modernization project that dominates Turkey over the centuries and its effects – social, cultural, infrastructural. The history of Ottoman/Turkish railways and railway stations is presented here, stations, that for decades were serving as a "gate" between the space of the worlds of West and East. The myth of the city presented earlier

is here shown in the specific contexts of historical events, and feature stories, that were built around it.

The last chapter highlights the dysfunctionality of the figure of the bridge – it's an analysis of stories related to Istanbul, which prove the reverse perception of this city as a space of meeting and connection. The “bridge city” is being presented shown as a place that may cause the inability to clearly determine one's identity and belonging to a certain place.

In summary, in addition to summarizing the conclusions from five chapters, the figure of the bridge in the context of the cultural image of Istanbul is also shown in the broader background of Turkey's contemporary internal and international situation, its contacts and relations with Europe, as well as the phenomena of globalization and the global discourse.